das AUTO MOTOR UND

In diesem Heft:

Großer Bericht vom Pariser Salon

TEST PORSCHE 1600 UND 1600 SUPER

BERICHT VOM PARISER SALON

AMERIKAS FORD MODELLE 1957

HEFT 21
13. OKTOBER 1956
POSTVERLAGSORT STUTTGART

Briefe an die Redaktion

— Forum der Lesermeinungen —

Verkehrssünderkartei

Kann das Ziel, die notorischen und rückfälligen Verkehrssünder aus dem Straßenverkehr zu entfernen, nur durch eine Verkehrssünderkartei erreicht werden? Wird nicht die Auslese durch eine solche Kartei die Falschen treffen und daher ungerecht sein?

Unter Beiseitelassung aller anderen bekannten Einwände, wie z. B. der Einschränkung des Rechtes der persönlichen Freiheit, des Appells an Spitzel und Denunzianten-Charaktere, der Einwände im Hinblick auf gesetzliche Fragen und juristische Probleme — möchte ich hier nur kurz die an den Anfang gestellten Fragen erörtern.

Ich selbst bin Generalvertreter süddeutscher Industriewerke und habe ständig Kunden in Hamburg und Schleswig-Holstein zu besuchen, d. h., daß ich monatlich 3000—5000 km, meist im Großstadtverkehr, zu fahren habe. An einem 200 km-Durchschnittstag in Groß-Hamburg habe ich — rechnet man bescheiden 10 Kreuzungen pro Kilometer in der Stadt — 2000mal die Vorfahrtsregel, negativ oder positiv, anzuwenden. Dazu kommt die Beobachtung von vielleicht 100 Fahrzeugen pro Kilometer (= 20000 pro Tag), vielen Fußgängern, Kindern, Tieren, Verkehrsschildern, Ampeln und den Hebeln und Instrumenten meines Wagens. Das sind pro Tag also vielleicht 50000 Einzelreaktionen, die folgerichtig ausgeführt werden müssen. Ein einziger Fehler bei dieser Zahl von Reaktionen kann katastrophale Folgen haben. Es gibt Tage, an denen ich mich frisch fühle, und Tage, an denen ich abgespannt bin. Die Fahrleistung aber muß immer gleich gut sein.

Es erscheint mir selbst wie ein Wunder, daß ich nach über 1 Million Kilometern am Steuer noch die Auszeichnung der Bundesverkehrswacht für unfallfreies Fahren besitze. Aber ganz einfach nach der Wahrscheinlichkeitsrechnung muß mir eines Tages ein Fehler unterlaufen und in Jahren vielleicht noch einer und noch einer. Das Ergebnis wäre der Führerscheinentzug auf Grund der Verkehrssünderkartei.

Im Gegensatz dazu befindet sich ein Fahrer, der vielleicht vor 20 Jahren seinen Führerschein gemacht hat und sich einmal im Jahr an Muttis Geburtstag oder zu Pfingsten den Luxus leistet, mit einem Mietwagen an die Ostsee zu fahren. Dieser Mann verfügt über keinerlei Erfahrung im modernen und so gewaltig angewachsenen Verkehr. Er kann in Gefahrmomenten gar nicht entsprechend reagieren, weil ihm jegliche Übung hierzu fehlt. Er wird also in einer schwierigen und gefährlichen Situation voraussichtlich einen Unfall verursachen; vielleicht einen so schweren Unfall, daß es Tote gibt. Da es sich nun aber um ein „einmaliges Versagen“ dieses Mannes handelt — er ist ja auch nicht in der Verkehrssünderkartei —, wird man ihn mit einer milden Bestrafung und Bewährungsfrist davonkommen lassen und ihm wahrscheinlich auch nicht den Führerschein entziehen, da ja bisher nichts gegen ihn vorliegt.

Ich glaube, daß von den zuständigen Gremien das Problem auch von dieser Seite her noch nicht genügend betrachtet worden ist.

Hansjoachim Prahl, Hamburg

Gefährliche Erfahrungen mit einer Blinkanlage

Am 27. August etwa um 14.00 Uhr trafen wir (meine Frau und ich) auf der „Romantischen Straße“ nordwärts fahrend hinter Feuchtwangen auf einen unbeschrankten Bahnübergang, dessen Blinklicht soeben von weiß auf rot wechselte. Ich hielt an und wartete. Straße und Bahngeleise verlaufen an dieser Stelle in sich kreuzenden Geländeeinschnitten so unübersichtlich wie nur möglich. Der erwartete Zug blieb aus, das Blinklicht wechselte von Rot auf Weiß zurück. Mißtrauisch wartete ich eine Weile, und das war mein Glück! Bei weißem Blinken der Signalanlage kreuzte plötzlich eine Bahndraisine mit 3 Mann Besatzung von links nach rechts die „Romantische Straße“. Nun wagte ich die Überquerung der Schienen, und wir sahen, daß die Draisine unweit der Kreuzung anhielt und ein Mann absprang. Ich hielt ebenfalls an. Der Mann lief ein Stück weit den Hang hinauf — ein obenstehendes Häuschen läßt ehemalige Beschrankung des Übergangs vermuten — kehrte aber auf halbem Wege wieder um, so daß ich ihn anrufen und auf das eigenartige Funktionieren der Signalanlage aufmerksam machen konnte. Er versuchte zu bestreiten, meinte dann aber wörtlich: „Da wird der halt zu früh umgeschaltet haben“ (!) und lief zu seiner Draisine zurück. Sollte diese Signalanlage etwa behelfsmäßig im Bahnwärterhäuschen von Hand gesteuert gewesen sein? Dann allerdings würde der Vorfall die von der Buba betonte „größere Sicherheit“ der selbsttätigen Blinkanlagen bestätigen.

Dipl.-Ing. Ph. Spiess, München-Pasing

Wie kleine Lämpchen!

Darf im AUTO, MOTOR und SPORT eigentlich auch mal eine Frau einen Hinweis bringen?

Ich fuhr kürzlich von Würzburg über Kloster—Ebrach nach Bamberg. Bei der Abzweigung Kitzingen fuhr ich auf der B 22 in Richtung Dettelbach. Es war Nacht, die Straße ist nicht sehr breit und ziemlich kurvenreich, man mußte also schon gut aufpassen. Aber plötzlich tauchten in bestimmten Abständen kleine Lämpchen auf, es waren kleine Pfähle, mit Phosphor am Kopf gestrichen, und das war wunderbar, das Fahren war wirklich ein Vergnügen. Auf der Geraden waren sie verteilt, in der Kurve wieder etwas mehr, so daß man schon von weitem den Verlauf der Straße erkennen konnte und nicht erst im letzten Moment, vor allem bei abgeblendetem Licht, die Kurve erkannte.

Leider ging diese schöne und vor allem praktische Anlage nur bis Ebrach. Schade, von da ab war es wieder stockdunkel und das Fahren doppelt so anstrengend. Ich glaube, daß viele Nachtfahrer dankbar wären und mancher Unfall verhütet würde, wenn diese an sich doch nicht sehr kostspielige Einrichtung gerade auf solchen Straßen angebracht werden würde.

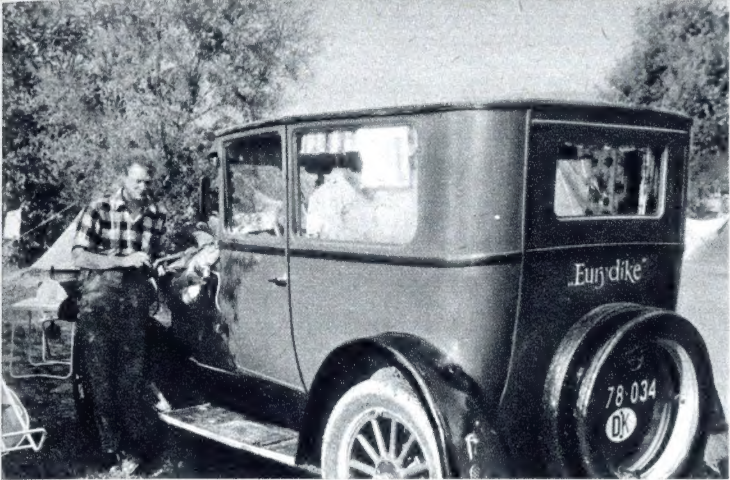
Frau Josefine Lehmann, Bamberg

Kühner Minister

Am 13. September fuhr ich mit ausländischen Geschäftsfreunden auf der Autobahn von Köln nach Frankfurt. Unterwegs überholte uns in schnellem Tempo ein Mercedes 300 mit schwarz-rot-goldener Standarte und der Nummer 03. Vor uns waren einige Lastzüge, von denen einer auf der Überholfahrbahn fuhr, um einen andern zu überholen. Dazwischen bestand ein Abstand, den der Regierungswagen benutzte, um den einen Lastwagen rechts zu überholen und dann vorn hindurchzuschlüpfen.

Da von den Herren Ministern soviel für die Fahrdisziplin, zumindest in Reden, getan wird, würde es mich interessieren, ob Sie es für richtig halten, wenn auch gewöhnliche Sterbliche dieses Verfahren anwenden würden. *E. Horbach, Köln*

Nein! — Redaktion



Alte Dame

Auf der Fahrt nach Süden begegnete mir kurz vor Lindau die abgebildete ehrwürdige Autodame mit Namen Eurydike, eine geborene Ford. Trotz ihres für ein Auto ehrwürdigen Alters (Jahrgang 1926) geriet mein Herz, das eine Spezialabteilung für Autos hat, in erhebliche Schwingungen, denn die Dame hatte ein hervorragendes Make-up. Der danebenstehende Besitzer, ein sehr freundlicher Däne, der wohl etliche Lenze weniger auf dem Buckel hatte als Eurydike, sagte, es sei ein Modell C. Der Wagen lief noch auf Originalreifen und Holzfelgen mit Originalmotor. Er war nur leicht modernisiert durch Blinker und Rückstrahler und viel besser gepflegt als mein drei Jahre alter Rekord. *Dr. med. E. Vièl, Abenheim*

. . . scho zeige, was fahre heißt!

Eben komme ich aus einigen Tagen Urlaub im Tessin zurück und stürze mich auf das neue AUTO mit dem Bericht des Schreckensteiners „Vor den Tessinern wird gewarnt". Ich habe dergleichen dort nicht erlebt, muß aber zugeben, daß so etwas möglich ist. Und zwar nicht nur im Tessin, sondern — allerdings in wesentlich milderer Form — auch in Stuttgart. Stellen Sie es sich so vor:

Sie kommen als Provinzler aus Hamburg auf der B 14 von Backnang angerollt und wollen durch Stuttgart hindurch auf derselben B 14 in Richtung Tübingen weiterfahren. In irgendeinem Vorort der Stadt, die Straßenbahn fährt dort schon, Fahrbahnteilung und zwei wunderschöne Schilder „50 km" und „Überholen verboten". Nun halte ich a priori von solcherart Schildern nicht allzuviel, aber so in einer fremden Stadt, und die Straße ist wirklich schmal, also vielleicht haben die Dinger doch ihre Berechtigung, man kennt sich da nicht aus — Ja, was denken Sie! Mit lautem Hupen (ist da nicht Bosch irgendwo in der Nähe?) werden Sie mit allen Geschwindigkeiten von 51—99 km/st überholt, links und auch rechts (!), wie's gerade kommt. Und die Hälfte dieser Fahrer macht das bekannte, unmißverständliche Zeichen an der Stirn — ha noi, wir Schwabe wolle dene scho zeige, was fahre heißt! Dabei gehöre ich zu den Leuten, die beileibe keine „Goldbrillen" sind, wie C. H. immer so schön sagt, und 120 km/st auch im VW durchaus für gemütlich halten. Nun, so rollen wir also auf die schwäbische Metropole zu und halten mit 2 Augenpaaren vergeblich Ausschau nach Schildern, wo denn nun die B 14 weitergeht — gähnende Leere, Hinweise ohne Nummernbeschilderung nach Stuttgart-Degerloch (was ist das — wo liegt das?) und zum Fernsehturm verfehlen durchaus ihre Wirkung. Gerade so, als ob bei uns alle Schilder zum Hafen führen würden, völlig uninteressant für jemand, der sich im Moment gar nicht für Schiffe interessiert, sondern auf schnellstem Wege durch Hamburg hindurch von Lüneburg nach Husum möchte. — Ordnungshüter nach Auskunft gefragt (guckte schon dumm, Halteverbot!), kaum verständlich mit vager Handbewegung: do entlang. An Schutthaufen und einer, wie mir schien, stillgelegten Glasfabrik vorbei — todsicher verkehrt. Schließlich, in einer stillen Seitenstraße, bekamen wir von einer Dame zuverlässige und präzise Auskunft, wie zu fahren sei, ohne durchs Zentrum zu müssen. Fernsehturm und Degerloch waren übrigens richtig! Uff! — Meine Ehegespielin: Du, wenn wir mal im Toto gewinnen, kaufen wir uns einen Carrera und laden die Obersten der hiesigen Schilderannagler ein, gar nicht mal nach Hamburg, sondern etwa nach Hannover, damit sich die Stuttgarter Freunde und Helfer mal ansehen, wie man so etwas macht. Damit sie die richtigen Schilder an der richtigen Stelle anbringen, und nicht da, wo sie nichts nützen und sich doch kein (Stuttgarter) drum kümmert. *E. Willmann, Hamburg*

Zweimal Kanada zum Buick-Test

Ihren Test über den Buick Roadmaster möchte ich gern etwas berichtigen. Ich habe selbst einen 1954er Buick Spezial mit Dynaflow ohne Power-Steering. Davor hatte ich zuerst einen Meteor Baujahr 1945, Straßenlage miserabel, und dann einen Chevrolet Baujahr 1950, der auch bei Eis und Schnee schon wesentlich besser lag. Nun mein Buick: bei 80 mph (129 km/st) überhole ich mit einem Arm im Fenster und lässig sitzend jeden Lastzug auf jeder Straße, wo der von Ihnen so gelobte Ford schon lange aufgibt. Von Toronto nach Montreal sind es 365 miles (ca. 580 km), die mache ich lässig in 6½ Stunden, davon waren 200 miles Regen. Also Ihr Roadmaster hatte irgendeine Krankheit! Ich fuhr meinen Wagen aus: 115 miles auf dem Tachometer (185 km/st!!), bei etwa 90 miles überholte ich einen Oldsmobile 98; und ein Dodge blieb einsam und verlassen zurück. Im Winter blieben wir mit demselben Dodge am Berg stecken, mein Spezial machte es noch mit der gleichen Reifenmarke! Wir probierten den Sechszylinder-Ford 1956, den mein Freund hat, und meinen Buick, fuhren 60 miles (96 km/st), beide Hände vom Steuer und dazu voll in die Bremsen. Mein Buick hatte etwa 10 Meter weniger Bremsweg und ist auch nicht weggegangen. Also das mit 80 km/st unsicher-fahren, das, lieber Herr Oswald, ist Blödsinn. Wir haben den in Kurvenlage so gepriesenen Volkswagen schon oft eben in Kurven abgehängt. Als ich mir Ihren Test durch den Kopf gehen ließ, kam mir der Verdacht, als ob Sie, wie Karl May, noch nicht in dem Lande waren, über das Sie schreiben. Hier gibt es Straßen, wo 75 miles (120 km/st) vorgeschriebene Mindestgeschwindigkeit sind. Wer langsamer fährt, ist nicht erwünscht. Ich denke, mit einigen deutschen Wagen, die gepriesene Straßenlage haben, darf man dort nicht hin. Für sie gibt es einen Radfahrweg . . .

Erwin Supple, Toronto (Kanada)

*

Als Motorist und Besitzer eines Triumph TR 3 verfolge ich jede Ausgabe Ihres hervorragenden Magazins mit großem Interesse. Ihre Reportagen über die internationalen Rennen und auch ihre Testberichte sind großartig und werden von meinen kanadischen Kollegen des hiesigen Sport-Car-Clubs mit großer Genugtuung aufgenommen. Das gilt speziell für den Testbericht über den 56er Buick Roadmaster. Als Mitglied des Sport-Car-Clubs bin ich, wie auch meine Kameraden natürlich in erster Linie an dem Geschehen in der Welt des Sports und der Rennwagen interessiert. Und das ist für Kanada und speziell für die Polizei in Vancouver ein Sonderfall. Was den einheimischen Hütern des Gesetzes nicht paßt, ist besonders die Wendigkeit der Sportwagen und deren hervorragende Straßenlage, mit denen die amerikanischen Wagen, die die Polizei hier fährt, nicht mithalten können.

Peter C. Severin, Vancouver (Kanada)

Gehört Herrn Borgward jun.

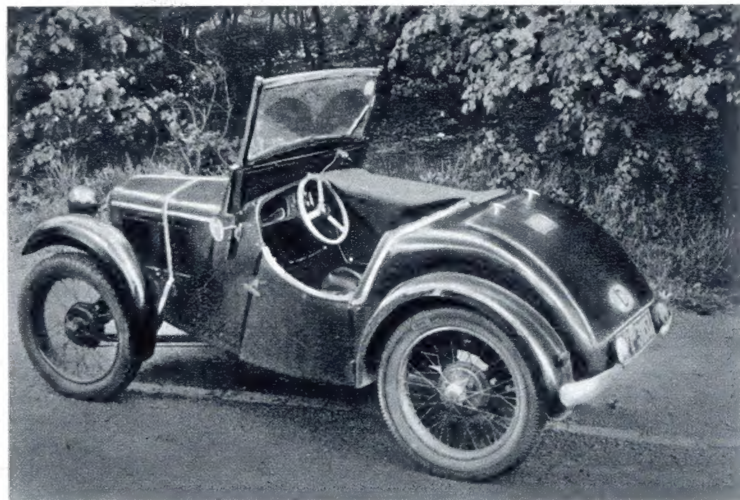
(siehe Heft 19, S. 3)

Wer weiß, daß Herr Borgward jun. der Besitzer des in Heft 19 abgebildeten „Lloyd 600 R Spezial" ist, muß annehmen, daß es sich bei dem schnellen Wägelchen um einen Typ mit einem Motor besonders hoher Leistung und mit einem Spezialgetriebe handelt, zumal sich die zwei Auspuffrohre bei näherem Hinsehen nicht als Attrappen erweisen. Wie anders wäre es möglich, daß ich den VW auf 110 km/st bringen mußte, um diesem Wunderautochen auf den Fersen zu bleiben.

V. Wittmann, Darmstadt

*

Der Leser O. Luckhardt lächelt über den Lloyd „600 R Spezial", den er in Darmstadt fotografierte. Ich sage Ihnen: Hut ab vor diesem Wagen! Er dürfte manchem größeren die Hinterräder zeigen! Das Geheimnis: Er gehört Peter C. F. Borgward jr., der hier an der TH Darmstadt studiert!



Was halten Sie übrigens von meinem BMW-Dixi Sport Spezial? In seiner Geburtsurkunde ist er zwar als Limousine ausgewiesen, aber die lange Reihe der Besitzer seitdem (es war 1930) hat ihn mit liebevoller Hand zu seiner heutigen Form umgestaltet. Original sind noch Motor und Chassis. Karosserie, Lenkung, Federung und vieles andere sind wirklich spezial!

Martin G. Haas, Darmstadt

Uns gefällt das Auto! Red.

Schild in Nürnberg

Zu Herrn Rechtsanwalt v. Puttkamers Schilder-Bild-Kommentar in Heft 17 gibt es zweierlei zu sagen:

1. Selbst wenn das Schild falsch wäre, sollte jeder Kraftfahrer der Nürnberger Behörde, die das Schild aufstellen ließ, dafür dankbar sein, daß sie nur Kraftfahrzeuge durch diesen Flaschenhals fahren läßt. Die abgebildete eine Fahrbahn hat nämlich nicht nur die Last des Großstadtverkehrs Nürnberg-Fürth zu tragen, auch der gesamte Ost-West-Verkehr auf der stark belegten Bundesstraße 8 muß hier durch. Da die langsamen Verkehrsteilnehmer (ohne wesentlichen Umweg auf einer Parallelstraße) die Baustelle umgehen müssen, kann man sehr schnell die Engstelle durchfahren. Fehlt doch hier auch (und das muß in der Zeit der „Tachophobie" besonders hervorgehoben werden, wenn es dem aufmerksamen Betrachter entgangen sein sollte) jede Geschwindigkeitsbegrenzung! Warum also sollten wir Kraftfahrer eine Anordnung rügen, die uns nur zum Vorteil gereicht?

2. Aber das Schild ist gar nicht falsch! Die Anlage zur Straßenverkehrsordnung in der jetzt gültigen Fassung vom 29. 3. 1956 sieht im Absatz 2 der generellen Ausführungen über Gebots- und Verbotszeichen vor, daß „allgemeine Ergänzungen oder Beschränkungen der Gebote oder Verbote oder allgemeine Ausnahmen von den Geboten oder Verboten auf einer rechteckigen weißen Zusatztafel mit schwarzem Rand dicht unter dem Verkehrszeichen" anzugeben sind. Daß die Nürnberger anscheinend den bundesrechtlichen schwarzen Rand weggelassen haben, hat bisher weder meine Freude, eine Baustelle zügig durchfahren zu können, gedämpft noch mein juristisches Gewissen beunruhigt.

Staatsanwalt Hans Sachs, Nürnberg

Eßlinger Unikum

Ihr Artikel im Heft 18 vom 1. September 1956 auf Seite 15 „Das Eßlinger Unikum" ist mir und sicherlich vielen anderen Eßlinger Bürgern wie aus der Seele geschrieben. Der Artikelschreiber hätte sich jedoch die Mühe machen sollen und die Rampe, auf der sich der Unfall ereignete, bis zum Ende weiterzugehen. Er wäre nämlich dann auf das zweite Verkehrshindernis der Stadt Eßlingen gestoßen. Hier mündet die Rampe nämlich im rechten Winkel auf die einzige Eßlinger Neckarbrücke ein. An dieser Stelle fließen drei Hauptverkehrsstraßen ineinander, die zudem noch von der ebenfalls erwähnten Straßenbahn überquert werden, die gerade an diesem Platz einen Gleiswechsel besitzt, wo der Einbahnverkehr auf zwei Gleise umgelegt wird. Welche chaotischen Zustände hierdurch verursacht werden, können Sie am besten in der Hauptverkehrszeit zwischen 17 und 18 Uhr erleben. Es wäre angebracht gewesen, auch hierüber einige Zeilen zu bringen, da nicht nur der Kraftfahrer, sondern auch der Fußgänger ein gewisses Recht auf der Straße haben sollte. An dem erwähnten Punkt jedoch ist der arme Fußgänger regelrechtes Freiwild und kann sich nur unter größten Gefahren auf die Straße begeben.

H. Grehl, Eßlingen

Leser Grehl hat recht! Die Zustände sind auch an dieser Stelle manchmal (Hauptgeschäftszeit!) chaotisch. Nur läßt sich hier tatsächlich nur in Verbindung mit dem Bau einer neuen Brücke oder dem Ausbau dieser Brücke etwas tun; welche Art Brückenbau ausgeführt werden soll, steht noch nicht endgültig fest! Aber da die Brücke innerhalb der nächsten 2 Jahre unbedingt „kommt", kann hier nichts mehr getan werden. Erwogen ist eine Übergangslösung zugunsten der Fußgänger. Es sollen nämlich Gehsteige an die Brücke angebaut werden. Die Entscheidung darüber wird in einer der nächsten Stadtratssitzungen fallen. C. F. R.

Entstörung

Das Rundfunkhören hat seit der Einführung der UKW-Programme eine wesentliche Verfeinerung erfahren. Die Tontreue ist überzeugend, die Unempfindlichkeit gegen atmosphärische Störungen willkommen. So ist es denn einem speziellen Störer vorbehalten, diese Freude zu beeinträchtigen: dem elektrischen, nicht entstörten Gerät. Allen voran dem Kraftfahrzeug.

Kaufen Sie sich einen nagelneuen Wagen. Kaufen Sie dazu ein Autoradio — natürlich mit UKW-Teil. Das erste, was Ihre Werkstatt tut, ist die „Entstörung" des Fahrzeuges. Der komplette Satz Zündkerzen, der dabei anfällt, wird von Ihrer Werkstatt wahrscheinlich mit derselben Selbstverständlichkeit vereinnahmt, wie der meinige. Die anderen auszuwechselnden Teile ebenfalls.

Was mich aber am meisten ärgert, ist die Tatsache, daß mir die Entstörung des Wagens nur sehr bedingt hilft. In der Großstadt sind Sie notwendigerweise stets von einem Pulk anderer Fahrzeuge umgeben. Und die sind eben zum Teil nicht entstört. Besonders die kleinen Bienen verursachen wahre Trommelwirbel im Lautsprecher.

Und auch mit Ihrem Radio im Hause sind Sie gegen diese Störungen nicht gefeit. Ich nenne ein technisch sehr ausgereiftes Gerät mein eigen. Ich habe mir dazu einen gerichteten Dipol anlegen lassen mit abgeschirmter Zuleitung. Das alles verhindert nicht — allerdings leichtere — Störungen beim Empfang, wenn speziell irgendwelche Zweitakter die Straße passieren oder — zur besonderen Freude wegen der Ausdauer der Störungen — den Motor im Stand anwärmen.

Es ist mir unverständlich, daß bei dieser Situation nicht seitens der Hersteller alle Kraftfahrzeuge mit entstörten Zündkerzen, mit entstörten Zündspulen, mit entstörten Blinkrelais etc. pp. ausgerüstet sind.

Und warum kümmert sich hier nicht die Post um die Wahrung der Interessen ihrer Gebührenzahler? Sie ist doch für diesen Teil des Rundfunks verantwortlich und zuständig. Und sehr anständig honoriert ...

Winfried Pursche, Hamburg-Langenhorn 1

Reise-Ausarbeitungen

Wir sind gern bereit, Ihnen auf Ihre Fragen Auskunft zu geben. Aber bitte erleichtern Sie uns die Arbeit: schreiben Sie uns genau, wieviel Tage Ihnen insgesamt zur Verfügung stehen, mit was für einem Fahrzeug die geplante Reise unternommen werden soll und worauf es Ihnen bei der Fahrt besonders ankommt. Auf die Landschaft, auf die Städte oder die Mädchen. Bitte vergessen Sie auch nicht, uns zu schreiben, wieviel Kilometer Sie im Mittel pro Tag fahren wollen. Und dann schreiben Sie uns möglichst nicht erst am Montag, wenn Sie am Sonnabend fahren wollen! Redaktion

Steuer, Recht, Versicherung

Parkgebühren auf öffentlichen Plätzen zulässig

Zahlreiche Kraftfahrer ärgern sich darüber, daß in Großstädten die oft großen Parkflächen an irgendwelche Organisationen verpachtet sind, die dort gewerbsmäßig die Bewachung von Kraftfahrzeugen übernehmen. Ein solcher Kraftfahrer ließ es darauf ankommen und weigerte sich von vornherein, für das Parken auf dem bewachten Parkplatz Gebühren zu entrichten. Er ließ sich von der Bewachungsgesellschaft verklagen, und der Prozeß kam schließlich wegen seiner grundsätzlichen Bedeutung bis zum höchsten deutschen Gericht, dem Bundesgerichtshof in Karlsruhe.

In dem grundsätzlichen Parkplatz-Urteil (V ZR 223/54) stellt der V. Zivilsenat des Bundesgerichtshofes zunächst fest, daß die Stadt der Bewachungsgesellschaft an der Parkfläche einen „Sondergebrauch" einräumen kann, obwohl es sich um öffentlichen Grund handelt. Damit sei für die Kraftfahrer der „Gemeingebrauch" an der Parkfläche insoweit eingeschränkt, als sie dort nicht mehr ohne Zahlung von Gebühren parken dürften. Dagegen könnten während der Bewachungszeit Fußgänger die Parkfläche betreten und auch Kraftfahrer dürften den öffentlichen Grund der Parkfläche zum Durchfahren oder zum Wenden, soweit es die Belegung mit parkenden Fahrzeugen zuließe, im Rahmen des Gemeingebrauchs benutzen.

Schließlich stellt der Bundesgerichtshof noch fest, daß zwischen dem Kraftfahrer und der Bewachungsgesellschaft ein „Vertragsverhältnis" entstanden sei, obwohl der Kraftfahrer von vornherein die Zahlung der Gebühren abgelehnt habe. „Wer während der Bewachungszeiten die besonders kenntlich gemachte Parkfläche zum Parken benutzt, führt schon dadurch, daß er das tut, ein vertragliches Rechtsverhältnis herbei, das ihn zur Bezahlung eines Entgelts entsprechend dem Parkgeldtarif verpflichtet. Auf seine etwaige abweichende innere Einstellung — mag sie auch von dem parklustigen Kraftfahrer bei Beginn des Parkens dem Ordner gegenüber zum Ausdruck gebracht worden sein — kommt es nicht an."

Mit dieser Begründung verurteilte der Bundesgerichtshof den Michael Kohlhaas unter den parkenden Kraftfahrern, an die Bewachungsgesellschaft die Gebühren nachzuzahlen.

Keine Unfallhaftung der Fabrik

Ein Problem der modernen Massenfabrikation, das nicht nur die Konstrukteure, sondern auch die Gerichte beschäftigt, ist das Ausschalten mangelhafter Einzelstücke. Kürzlich mußte sich sogar der Bundesgerichtshof mit der Frage befassen, wer für Schäden hafte, die durch ein fehlerhaftes Einzelstück einer Massenproduktion entstanden sind. Es handelte sich um die Klage eines Radfahrers gegen das Lieferwerk seines Fahrrades. Der Radfahrer war schwer gestürzt und hatte sich verletzt, weil die Fahrradgabel infolge eines Fabrikationsfehlers gebrochen war.

Der Bundesgerichtshof kam zu der Überzeugung, daß nicht ein grundsätzlicher Konstruktionsfehler, sondern ein Fabrikationsfehler eines Einzelstückes vorlag. „Es handelt sich also nicht um einen Fehler, der bei allen Rädern derselben Produktionsart und -serie vorkommt, sondern um einen Fehler bei der Herstellung gerade dieses Rades." In einem solchen Fall müsse der Fabrik nachgewiesen werden, daß sie bei der Herstellung des Fahrrades fahrlässig gehandelt habe.

„Wie die Lebenserfahrung zeigt, gehört es zur Natur des industriellen Betriebes, daß gelegentliche technische Fehlleistungen in der Fabrikation nicht ausschließbar sind und auch nicht mit absoluter Sicherheit, wenigstens soweit es sich um komplizierte Fabrikationsvorgänge handelt und um die Untersuchung nicht offenliegender Teile des Fabrikates, bei der Abnahme ausgeschaltet werden können. Die Tatsache allein, daß bei einer Massenfabrikation ein einzelnes mangelhaftes Stück auf Grund des Fehlers eines Arbeiters in den Verkehr gelangt, bedeutet daher nicht, daß der erste Anschein für einen Fehler der Geschäftsleitung spricht", heißt es wörtlich im Urteil des Bundesgerichtshofes (VI ZR 36/55). Um eine Haftung des Herstellers für das „Inverkehrbringen" des mangelhaften Stückes zu begründen, müsse dem Hersteller nachgewiesen werden, daß konkrete Fehler, etwa Konstruktionsfehler, Benutzung unzulänglicher Maschinen, mangelnde Kontrolle der Arbeiter oder unzulängliche Nachprüfung der Fertigfabrikation ursächlich für den Schaden gewesen seien.

Da der Radfahrer, wie vorauszusehen, keinen Nachweis für ein derartiges Verschulden der Herstellerfirma erbringen konnte, wurde seine Klage auf Ersatz des Unfallschadens abgewiesen.

Vergeltungsbedürfnis der Bevölkerung kein Grund gegen Bewährungsfrist

Im Zuge der Bekämpfung der Verkehrsdelikte neigen die Gerichte dazu, grundsätzlich und schematisch die „Strafaussetzung zur Bewährung" zu versagen, weil der Strafvollzug „im öffentlichen Interesse" liege. Der Bundesgerichtshof hat sich in einem grundlegenden Urteil (4 StR 485/55) mit dieser Frage befaßt und dabei wichtige Richtlinien aufgestellt.

Der Vierte Strafsenat des Bundesgerichtshofes mißbilligte ein Urteil, in dem die Strafe gegen einen Verkehrssünder mit der Erwägung begründet worden war, es sei „unbedingt erforderlich, bei Verkehrsdelikten streng vorzugehen, um die gesunkene Verkehrsdisziplin wieder zu heben, durch Abschreckung anderer vor Begehung ähnlicher Delikte". Der Gedanke der Abschreckung sei, so heißt es in dem Urteil des Bundesgerichtshofs, nur einen der anerkannten Zwecke des „staatlichen Strafens". Dieser Strafzweck dürfe nicht ungerechtfertigt hervorgehoben werden. „Die Strafe muß auch der Schuld des Täters und dem Unrechtsgehalt der Tat entsprechen, wenn sie eine gerechte Sühne darstellen soll." Bei der Prüfung, ob für eine Strafe Bewährungsfrist gegeben werden könne, dürften sich die Gerichte nicht davon leiten lassen, daß etwa „die Öffentlichkeit eines Ortes, innerhalb dessen Gemarkung sich ein Unfall

ereignet hat, es nicht verstehen könnte, wenn Strafaussetzung gewährt würde". Entscheidend sei vielmehr, so führt der Bundesgerichtshof aus, ob das „Rechtsgefühl eines recht und billig denkenden Gliedes der Gemeinschaft die Strafvollstreckung als Sühne für das begangene Unrecht verlange".

Wörtlich heißt es dann in dem Urteil: „Wollte man sich nach dem Sühneverlangen einer Ortsgemeinde richten, so würde die Vollstreckung der Strafe nicht selten einem einfachen Vergeltungsbedürfnis entsprechen, weil die Bevölkerung die Abwägungen von Schuld- und Unrechtsgehalt einer Straftat nicht vorzunehmen in der Lage ist."

Auch der Gedanke der allgemeinen Abschreckung bei der Begehung von Verkehrsdelikten rechtfertige die Versagung einer Bewährungsfrist unter dem Gesichtspunkt des öffentlichen Interesses noch nicht. „Es bedarf vielmehr einer sorgsamen Abwägung des Unrechtsgehalts, der Schwere des Unrechts, der Wirkung der Straftat auf die allgemeine Rechtsüberzeugung und der Persönlichkeit des Täters. Dabei darf der Gedanke der allgemeinen Abschreckung mit herangezogen werden."

Keine Kasko-Versicherung bei Fahrerflucht

Eine besonders unangenehme Nebenfolge der Verurteilung wegen Fahrerflucht hat kürzlich das Oberlandesgericht Braunschweig in einem Zivilprozeß zwischen einer Versicherung und dem Eigentümer eines Kraftwagens gezogen. Das Oberlandesgericht hat nämlich entschieden (1 U 154/55), daß sich ein Versicherter, wenn er Fahrerflucht begeht, auch eines vorsätzlichen Verstoßes gegen seine „Aufklärungspflicht" bei Unfällen schuldig macht. Nach den Versicherungsbedingungen muß nämlich der Versicherungsnehmer alles tun, um eine einwandfreie Unfallaufklärung zu ermöglichen. Mit einer Fahrerflucht aber, so entschied das Gericht, setzte sich der Kraftfahrer naturgemäß außer Stande, „an Ort und Stelle irgendwelche für den Sachverhalt wichtigen Feststellungen zu treffen".

Wegen eines vorsätzlichen Verstoßes gegen die Aufklärungspflicht brauche deshalb in einem solchen Fall die Kraftfahrzeugversicherung ihrem Versicherten den Schaden nicht zu ersetzen.

Arbeitgeber muß für sichere Hinterstellung der Motorroller seiner Belegschaft sorgen

Der zunehmenden Motorisierung trägt eine Entscheidung des Landesarbeitsgerichts Hamm (4 Sa 145/56) Rechnung. Das Gericht stellt fest: Ein Arbeitgeber muß dafür sorgen, daß seine Arbeitnehmer ihre motorisierten Fahrzeuge sicher unterstellen können. Bei Zuweisung einer nur provisorischen Abstellmöglichkeit haftet der Arbeitgeber für Beschädigungen an den Fahrzeugen, die durch Betriebsarbeiten im Abstellraum verursacht worden seien.

Es gehöre nämlich zur Fürsorgepflicht des Arbeitgebers, für die im Betrieb eingebrachten und abgestellten Sachen der Arbeitskräfte Sorge zu tragen. Voraussetzung hierfür sei jedoch, daß die mitgebrachten Sachen der „Arbeitsleistung und -ausführung dienlich und förderlich sind", heißt es in dem bemerkenswerten Urteil weiter. In einer Zeit der zunehmenden Verbilligung motorisierter Fahrzeuge müsse es als durchaus arbeitszweckdienlich angesehen werden, daß Arbeitnehmer für die Fahrt zur Arbeitsstätte eigene Motorroller, Motorräder usw. benützten. Dies gelte besonders für Arbeitsverhältnisse im rheinisch-westfälischen Industriegebiet. Dort seien eigene Mopeds, Motorroller und Motorräder die landläufigen Verkehrsmittel der arbeitenden Bevölkerung.

Anders sei die Lage zu beurteilen, wenn die Benutzung eines Motorrollers nur der Bequemlichkeit des Arbeitnehmers dienen würde, etwa dann, wenn er so nahe beim Betrieb wohne, daß er nicht auf motorisierte Verkehrsmittel angewiesen sei. In allen anderen Fällen aber könne der Arbeitgeber den Arbeitnehmer nicht auf die öffentlichen Verkehrsmittel verweisen. Vielmehr sei er verpflichtet, für die sichere und schadenausschließende Unterstellung der Fahrzeuge zu sorgen. Eine solche Verpflichtung würde nur dann nicht bestehen, wenn ein derartiges Verlangen aus betrieblichen Gründen gänzlich unzumutbar wäre.

Schließlich stellte das Landesarbeitsgericht in Hamm noch fest, daß sich der Arbeitgeber seiner Haftung für Beschädigungen an den untergestellten Fahrzeugen nicht einseitig dadurch entziehen kann, daß er durch einen Anschlag im Betrieb seine Haftung für derartige Schäden ausschließt.

Verkehr darf auf genügende Befestigung von Straßen-Randstreifen vertrauen

Die Verkehrssicherheit der Randstreifen an Straßen, der sogenannten Bankette, hat wiederholt die Gerichte beschäftigt. Endlich hat nun das höchste deutsche Gericht, der Bundesgerichtshof, in einem grundsätzlichen Urteil Richtlinien darüber aufgestellt, wer für Unfälle haftet, die durch schadhafte Bankette entstehen. Bei dem Prozeß ging es um den meist in derartigen „Bankettverfahren" auftretenden Fall, daß ein Kraftfahrzeug auf einen Bankettstreifen geraten und mangels genügender Befestigung des Banketts eine Böschung hinabgestürzt war.

In seinem Urteil (III ZR 323/54) stellt der Bundesgerichtshof fest: „Bankette dienen grundsätzlich nicht als Fahrbahn. Sie müssen aber in der Lage sein, im Notfall einen Kraftwagen zu tragen, der etwa beim Ausweichen vor einem entgegenkommenden schweren und breiten Fahrzeug auf das Bankett gerät. Wenn ein Bankett nicht so gesichert ist, daß es diese Belastung aushalten kann, dann muß der Verkehr auf diese besondere Gefahr durch ein entsprechendes Hinweisschild aufmerksam gemacht werden." Diese Warnpflicht ergebe sich daraus, daß Bankette grundsätzlich dazu da seien, ein schon von der Fahrbahn abgekommenes Fahrzeug zu warnen und zu sichern. Das setze voraus, daß sie sich in einem entsprechenden Zustand befänden, d. h. entsprechend befestigt seien. Der Kraftfahrer gehe nicht davon aus, daß ein Bankett die Belastung durch einen Kraftwagen nicht aushalten könne. Bei ungenügender Befestigung eines solchen Banketts sei der Verkehrssicherungspflichtige für die Aufstellung eines entsprechenden Warnungsschildes „Bankett nicht befahrbar" verantwortlich und gegebenenfalls für den durch die unterlassene Aufstellung eins derartigen Schildes entstandenen Schaden haftbar.

Dr. Otto Gritschneder

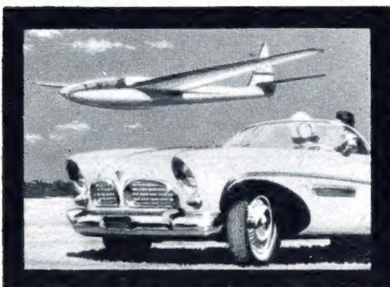
Ist das Ihr Hobby?

Segelfliegen, das ruhige Gleiten über Berg und Tal,
dieses über den Dingen Schweben - welch ein schönes Hobby!

Der unablässig seinen Geschäften nachjagende Mensch von heute braucht so oft wie möglich Entspannung, um die Lebensbatterie wieder aufzuladen. Im Zeitalter des Motors ist die Flucht aus dem Alltag kein Problem.

Sicher und schnell, aus den Fesseln des Berufes zur Erholung, zum Vergnügen - auf FULDA-Reifen.

FULDA-Reifen gehören zum Besten, was der Reifenmarkt zu bieten hat. Auch Autofahren ist ein Hobby, mit FULDA-Reifen ein besonders schönes.





10/56/1

G U M M I W E R K E   F U L D A   K. G. a. A. - F U L D A

Herausgeber: Paul Pietsch · Ernst Dietrich-Troeltsch † · A. G. Vogel (VEREINIGTE MOTORVERLAGE GmbH.) · Chefredakteur Heinz-Ulrich Wieselmann · Redaktion Werner Oswald · Werner Buck · Ulrich Sempert · Reinhard Seiffert · Günter Molter (Sport) · Italien: Corrado Millanta, Mailand · England: Gordon Wilkins, London · Frankreich: Jean Bernardet, Paris; Bernard Cahier, Paris · USA: H. G. Schwarz, Los Angeles; Frank Munro, Detroit · VEREINIGTE MOTOR - VERLAGE GmbH., Stuttgart, Paulinenstraße 44, Ruf 6 71 40 / 49, Fernschreiber: Telex 072 /2036 Stuttgart.

das AUTO MOTOR UND SPORT

DAS MOTOR-FACHBLATT FÜR ALLE

13. OKTOBER 1956 21
33. JAHRGANG

INHALT



Unser Titelbild: Der Dame am Steuer der „Dame" sah Fotograf Weitmann über die Schulter

Zukunft oder Spielerei?

Einen weiteren Schritt zum serienreifen Turbinenwagen bedeutet der T 3 von Rover. Unter dem auffällig großen Heck des zweisitzigen Coupés verbirgt sich die Gasturbine von 110 PS Höchstleistung bei einer Verdichter-Drehzahl von 52 000 U/min! Die Beschleunigung von 0 auf 100 km/st wird mit 11,2 sec angegeben, die Höchstgeschwindigkeit mit 164 km/st. Den vielen Platz im Heck braucht nicht die Turbine selbst, sondern der Wärmeaustauscher, mit dessen Hilfe der Verbrauch auf den durchaus zivilen Wert von 20 Liter Kerosen auf 100 km bei 100 km/st herabgedrückt wird. Der Wagen hat Vierradantrieb ohne Schaltgetriebe, De Dion-Hinterachse und Kunststoffkarosserie. Rover ist mit diesem Versuchsfahrzeug dem Serien-Turbinenwagen ein ganzes Stück nähergekommen. G. W.

Politik um Öl

Das meiste, was durch den Suezkanal schwimmt, ist Rohöl. Darum ist auch die westeuropäische Mineralölwirtschaft in erster Linie von den Konflikten betroffen, die sich zur Zeit um diese Wasserstraße abspielen. Über zwei Drittel des Öls, das in Westeuropa zu Kraftstoff und Schmiermitteln verarbeitet wird, kommt nämlich aus dem nahen Osten. Davon wird etwa die eine Hälfte durch den Suezkanal transportiert, die andere fließt durch Ölleitungen direkt zum Mittelmeer.

Man bagatellisiert gelegentlich die Folgen, die eine Sperrung des Suezkanals für die Mineralölwirtschaft haben würde. Es wird erwogen, sich durch bestimmte Maßnahmen vom Suezkanal unabhängig zu machen, ihn vielleicht sogar zu boykottieren und dadurch Ägypten zum Nachgeben zu zwingen. Diese Maßnahmen sind: Verstärkung der Ölleitungen von den persischen Ölfeldern zum Mittelmeer, Einsatz von Supertankern, die die Kap-Route rentabel machen, und verstärkte Einfuhr amerikanischen Öls nach Europa.

Zweifellos liegen alle diese Maßnahmen im Bereich des möglichen. Man muß sich aber darüber klar sein, daß ihre Verwirklichung mit erheblichen Schwierigkeiten verbunden wäre. Es gibt nämlich seit einiger Zeit schon ohne die Suez-Krise ein akutes Transportproblem in der Mineralölwirtschaft, da die Produktion in den letzten 4 bis 5 Jahren so stark angestiegen ist, daß der verfügbare Tankerraum bereits knapp wird. Das brachte für die Mineralölindustrie die Notwendigkeit mit sich, in zunehmendem Maße neben den eigenen Schiffen Tanker zu chartern, die selbständigen Unternehmern gehören. Sowie diese merkten, daß sie gebraucht wurden, steigerten sie ihre Frachtforderungen. Die Erhöhung der Frachtraten veranlaßte die Mineralölindustrie wiederum, schleunigst eigene Neubauten auf Kiel zu legen.

Diese Neubauten, meistens größere Tanker mit über 25 000 Ladetonnen, würden zweifellos ausreichen, um die Verhältnisse in der Tankschiffahrt zu normalisieren. Wenn aber jetzt plötzlich mehr Öl aus Amerika eingeführt werden soll, das ja weiter von Europa entfernt ist als Vorderasien, und wenn ferner die Tanker von Persien aus um die Südspitze Afrikas fahren müssen, dann würde der Tankerraum mit Sicherheit ganz außerordentlich knapp und damit teuer werden. Denn so schnell schießt man bei der Christlichen Seefahrt nicht, daß von heute auf morgen neue große Schiffe auf See geschickt werden könnten. Allein, um etwa die Be- und Entlademöglichkeiten für Supertanker auf den erforderlichen Umfang zu vergrößern, sind sehr kostspielige Bauarbeiten nötig. In ganz Europa existiert beispielsweise bisher kein Hafen, in dem der Riesentanker „Tina Onassis", der in Hamburg gebaut wurde, voll beladen anlegen und löschen könnte. Leer konnte er wohl die Elbe hinabschwimmen, aber voll hätte er zuviel Tiefgang, um selbst bei Flut in den Hafen zu gelangen.

Unsere liebe Mineralölindustrie wies in der Vergangenheit des öfteren darauf hin, daß man die Verteuerung der Fracht aufgefangen habe, ohne die Öl- und Benzinpreise zu erhöhen. Die Schwierigkeiten, die eine Schließung des Suezkanals mit sich bringen würde, könnten sich aber durchaus bis in unseren Geldbeutel auswirken. Das sollte uns veranlassen, die Sache mit einigem Mißtrauen zu betrachten. Mehr denn je sind heute politische und wirtschaftliche Interessen miteinander verknüpft. Man sollte eine so diffizile Angelegenheit wie die Suezkrise, die die gesamte Welt-Ölwirtschaft durcheinanderbringen kann, mit größter Kühle und Sachlichkeit behandeln. Zweifellos ist durch die von oft nicht ganz zeitgemäßen Ressentiments bestimmte Politik der Engländer und Franzosen schon viel Porzellan zerschlagen worden. Gerade wenn man davon überzeugt ist, daß Ägyptens Staatspräsident Nasser der Welt ein bißchen zuviel zumutet, sollte man sich nicht aus der Ruhe bringen lassen. Schließlich würde Ägypten, auf lange Sicht gesehen, den Kürzeren ziehen, wenn es weiter jedes Zugeständnis ablehnt. Gibt man Nasser etwas Zeit, ohne ihn dabei dauernd mit Kanonen und mit Wirtschaftsboykotten zu bedrohen, wird er das am schnellsten einsehen. *R. S.*

Ganz kurz

BMW
Unter Vorsitz des bayrischen Ministerpräsidenten, Dr. Hoegner, fand in München auf Anregung der Industriegewerkschaft Metall eine Besprechung über die Konsolidierung der BMW-Werke statt. Es soll dabei festgestellt worden sein, daß ein von der Bundesanstalt für Arbeitslosenvermittlung in Aussicht gestellter Kredit von 7 Mill. DM zur endgültigen Konsolidierung des Unternehmens nicht ausreiche. Vielmehr wird eine etwa dreimal so hohe Summe genannt, die nur mit einer Staatsbürgschaft aufzubringen wäre. Dazu muß aber zunächst ein genauer Finanzierungsplan vorgelegt werden, der auch die neuen Vorhaben von BMW erfassen muß. Eine Treuhandgesellschaft soll mit seiner Aufstellung beauftragt werden.

400 bis 500 Messerschmitt-Kabinenroller
sollen im Regensburger RSM-Werk anstatt der ursprünglich vorgesehenen 700 bis 1000 Stück im Monat hergestellt werden. Die im Vergleich vom März 1956 vorgesehene Quote von 70% soll mit Zustimmung der Gläubiger auf 50% heruntergesetzt werden.

Das Volkswagenwerk
erwarb eine Aktienmehrheit bei der South African Motor Assemblers and Distributors Ltd. in Johannesburg (Südafrika), wo schon seit einiger Zeit Volkswagen montiert werden.

Für das Ruhrgebiet
richtet die NSU-Automobil AG., Heilbronn, in Neuß eine zentrale Auslieferungsstelle ein.

Krupp und Fiat
verhandelten in Turin über Möglichkeiten verstärkter Zusammenarbeit. Alfried Krupp von Bohlen und Halbach sowie die Fiat-Präsidenten Prof. Valetta und Dr. Agnelli besprachen besonders gemeinsames Vorgehen beim industriellen Ausbau unterentwickelter Länder. Auch Möglichkeiten einer Verstärkung der beiderseitigen Geschäftsbeziehungen wurden dabei erörtert.

Ghia dementiert
die seit einigen Monaten umlaufenden Meldungen, denen zufolge die Turiner Firma für Zündapp eine Cabriolet-Karosserie entwickelt haben soll. Es hätten zwischen Ghia und Zündapp auch niemals irgendwelche diesbezüglichen Verhandlungen stattgefunden.

Der erste fahrbare Operationssaal,
ein auseinanderziehbarer Henschel-Sattelschlepperzug, hergestellt von den Tuttlinger Chiron-Werken mit Spezialkarosserie von Trutz, Coburg, wurde in Heidelberg in Dienst gestellt.

Jubiläumszahlen
60 Jahre Triumph Werke Nürnberg; 200 000 VW-Transporter.

Vernünftig
Um seine Soldaten an deutsche Verhältnisse zu gewöhnen, ließ der Kommandeur der 8. amerikanischen Infanteriedivision, die im Herbst nach Deutschland verlegt werden soll, auf dem Kasernengelände deutsche Verkehrs- und Hinweisschilder aufstellen.

(Der Spiegel)

Durch den Hintereingang
gelangte Bundesverkehrsminister Seebohm in den Münchener Herkulessaal, um anläßlich der Deutschen Straßenbautagung 1956 eine Rede zu halten. Er entzog sich damit einem Protestaufmarsch bayrischer Fuhrunternehmer.

„Der Mensch im Straßenverkehr"
Unter diesem Generalthema veranstaltet das Medizinisch-Psychologische Institut für Verkehrssicherheit beim Technischen Überwachungsverein Stuttgart in Verbindung mit den Universitäten Tübingen und Heidelberg am 22. und 23. November in Stuttgart einen Kongreß, bei dem über medizinische und psychologische Fragen des motorisierten Straßenverkehrs referiert wird.

Gebührenpflichtige Verwarnungen
müssen sich jetzt nach einem Beschluß des bayerischen Ministerrats Bayerns Landtagsabgeordnete gefallen lassen, wenn sie gegen die Verkehrsregeln verstoßen. Erheben sie allerdings gegen die Verwarnung Einspruch, besteht keine weitere Möglichkeit, gegen sie vorzugehen.

Auch Freiburg
schränkt die Zahl besonders gekennzeichneter Vorfahrtstraßen ein, um nach Kasseler Vorbild mehr auf das generelle Rechts-vor-Links überzugehen.

250 km
neue Autobahnen sollen bis Ende 1957 in der Bundesrepublik fertiggestellt werden.

Der Führerschein verfällt
nach den neuen, verschärften Verkehrsvorschriften in England, wenn jemand 10 Jahre lang nicht gefahren ist. In diesem Fall muß eine neue Fahrprüfung abgelegt werden. Englands Fußgänger verlieren am 1. November die weitgehenden Vorrechte, die sie bisher noch hatten. Sie dürfen jetzt nicht mehr auch bei Rot die Straße überqueren. Bisher hatte in jedem Falle der Kraftfahrer schuld. Die Vorrechte auf Zebrastreifen bleiben von dieser Regelung unberührt.

Die sogenannten „Kugelblitze"
(Belisha-Kugeln) an Fußgängerüberwegen, die den Fußgängern ein absolutes Vorgeh-Recht gewähren und ab 1. 5. 1956 als amtliches Verkehrszeichen in die StVO aufgenommen sind, sollen in Frankfurt nicht aufgestellt werden, da die Frankfurter Polizei hierdurch Verkehrsstauungen befürchtet. Auch in England, von wo diese Einrichtung übernommen wurde, geht man wieder davon ab, weil sie sich in der Londoner City als verkehrshemmend erwies.

Die Entfernungsangaben
an den Autobahnen werden ab Frühjahr 1957 nicht mehr bis zur Autobahnanschlußstelle, sondern bis zur Mitte der angekündigten Stadt angegeben, kündigte Bundesverkehrsminister Dr. Seebohm an.

Ob ein Autofahrer
mehr Alkohol verträgt als ein Motorradfahrer, bis Fahruntüchtigkeit anzunehmen ist, und ob ein Betrunkener nach 6 Stunden Schlaf wieder im Sinne der Versicherungsordnung als nüchtern bezeichnet werden kann, diese Fragen werden in Kürze das Bundessozialgericht in Kassel beschäftigen.

20 Liter-Wehrmachtskanister
darf man eigentlich lt. Reichsgaragenordnung nicht in seiner Garage haben. Es sind nur explosionssichere Kraftstoffbehälter bis zu 15 Liter Fassungsvermögen, leer oder gefüllt, zugelassen. Das Land Hessen hat jetzt die Initiative ergriffen und will die Bestimmung auf 20 Liter erweitern, um nicht jeden, der einen Wehrmachtskanister aufbewahrt, nach dem Buchstaben des Gesetzes straffällig werden zu lassen.

300 Babys
kommen in den USA jährlich in Kraftfahrzeugen zur Welt. Als Geburtsort wird neben dem Wohnsitz der Eltern die Nummer des Wagens auf den Geburtsschein eingetragen, selbst wenn es sich um Taxis oder Mietwagen handelt.



Pariser Salon:

Frankreich zwischen Schein und Sein

Es scheint so gut wie unmöglich, aus der deutschen Mentalität heraus Frankreich und seine Probleme zu verstehen. Die willkürliche Grenze, die unsern westlichen Nachbarn von uns trennt, ist nicht nur eine bunte Linie auf der Landkarte, die im Zeitalter des europäischen Gedankens ohne die mindesten Schwierigkeiten von hüben nach drüben übersprungen werden kann. Sie ist mehr: die Luft, die jenseits des Rheins weht, und der Geist, der dort atmet, haben die Menschen dort drüben offenbar in eine andere Zuordnung zu ihren Problemen gebracht. Die Luft weht leichter und der Geist atmet rascher bei den Franzosen, und offenbar schrumpfen auch die Sorgen, wenn man sie regelmäßig durch ein Wein- oder Aperitif-Glas betrachtet, auf ihr wirkliches Maß zusammen.

Wir sind aus der Lektüre der Tagespresse gewöhnt, Frankreichs Verhältnisse als verworren und seine Probleme als beinahe unlösbar anzusehen. Die Regierungen wechseln schneller als hierzulande das Wetter, Indochina ging verloren und Algerien ist ein Brandherd, die Poujadisten werfen die Steuerbeamten auf die Straße, die Politik scheint korrupt und der Großteil der Bevölkerung nur aus Zwischenhändlern zu bestehen — aber die Franzosen leben besser denn je. Als ich bei Breisach den Rhein überquerte, habe ich mir einen Bauabschnitt des Rhein-Seitenkanals angesehen. Die Größe des Vorhabens und die Geschäftigkeit, mit der unzählige modernster Bulldozer in unglaublichem Tempo schafften, erweckten den Eindruck, als laufe hier ein Monster-Manöver der US-Armee ab. Aber es bauen Franzosen hier. Und wenn man dann, weiter drinnen in Frankreich, allenthalben beobachtet, mit welcher überlegenen Großzügigkeit die Nationalstraßen begradigt und als Umgehungen um Ortschaften herumgeführt werden, kann man sich, direkt aus dem deutschen Wirtschaftswunder kommend, nur noch kopfschüttelnd fragen, weshalb das alles hier und nicht bei uns möglich ist. Denn schon in ihrem jetzigen Zustand sind die französischen Straßen mit nichts vergleichbar, was man sonst in Europa antrifft. Paris schließlich, dessen Verkehrsdichte auf dem Kontinent unerreicht ist, beweist dem übrigen Europa, wie man diesem Problem zu Leibe rückt. Nicht nur, daß großzügige Straßenuntertunnelungen wie die gerade zum Salon eröffnete Alma-Unterquerung (mit 14,50 m Breite!) neuralgische Punkte eliminieren; der für deutsche Verhältnisse geradezu unvorstellbare Verkehr bleibt überall in Fluß, weil er aus der Summe schnelldenkender Individuen besteht, die von ebenso viven Polizisten angetrieben werden, noch rascher zu reagieren.

Die Pariser sind nicht Opfer ihres Verkehrs, — sie machen ihn, sie sind es selbst, er pulst mit ihrem Puls. Und er wird nicht von einem starren Kodex reglementiert, sondern schafft sich seine eigenen Erfordernisse. Rechtsabbiegen bei rotem Licht, rechts überholen, anfahren bei gelbem Licht und viele andere Dinge, die bei uns zum Entzug des Führerscheins führen würden, sind in Paris Selbstverständlichkeiten, wenn sie in der jeweiligen Situation zweckvoll erscheinen.

So kommt man sehr bald zu dem Schluß, daß die anscheinend so verworrenen französischen Verhältnisse, zumindest, was den Straßenverkehr betrifft, den unseren weitaus überlegen sind. Und auch die französische Autoindustrie soll man ja nicht unterschätzen. Im vergangenen Jahr hat der französische Markt mehr Neuwagen aus eigener Produktion aufgenommen als der deutsche (552 000 gegenüber 504 000), obgleich Deutschland mit 908 000 gegenüber 725 000 Personenwagen beträchtlich mehr als Frankreich produziert hat, dessen Export dem unsern unterlegen ist. Und im 1. Halbjahr 1956 stieg die französische Personenwagen-Produktion von 373 256 im Vergleichszeitraum 1955 um 15,3% auf 430 414 Stück. Zwar nicht in dem Maß wie die unsere (von 429 806 auf 543 809 = 26,5%), aber ihre Entwicklung ist jedenfalls eine viel gesündere als die englische, die durch Streiks, schwindenden Export und steigende Produktionskosten rückläufig ist (von 626 616 auf 591 653 im 1. Halbjahr 1956).


Das bildhübsche Simca-Coupé



Weniger hübsch: Simca-Sportcoupé von Pichon - Parat.


Grégoires Kompressor-Sportcoupé mit Vorderradantrieb und luftgekühltem Vierzylinder-Boxermotor

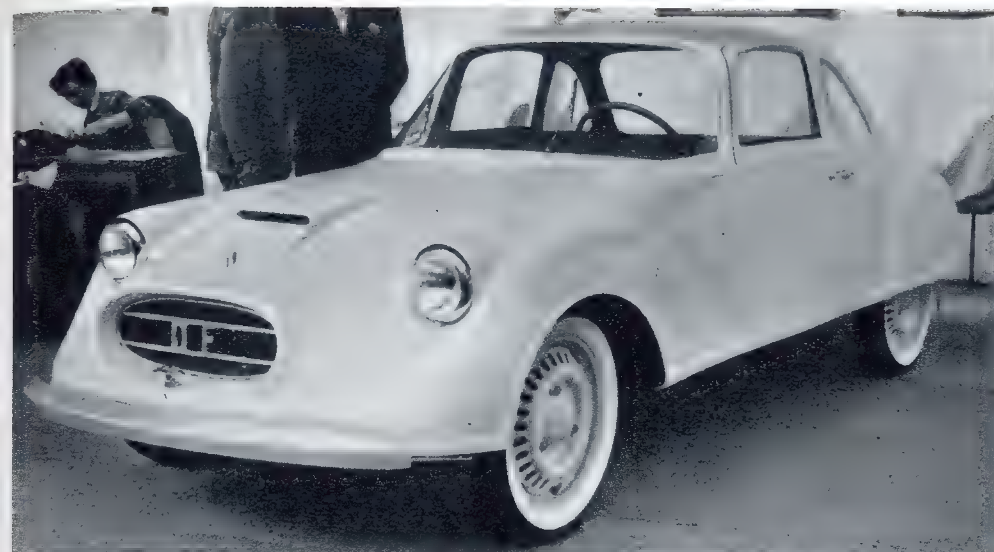

DB-Sportcoupe mit durchsichtigem Dach (Kunststoffkarosse)

Einige Produktionszahlen mögen zur Orientierung über die französische Autoindustrie dienen. Renault ist mit 176 260 Einheiten (Produktionszahlen jeweils von 1955) der größte Personenwagen-Hersteller, gefolgt von Simca mit 141 900, Citroen mit 122 442, Peugeot mit 92 085 und Panhard mit 19 289. Firmen wie Talbot, Salmson, D. B., Grégoire und Facel haben produktionsmäßig praktisch keine Bedeutung und scheinen — bis auf Facel — nur dazu angetan, das Bild des Salons zu bereichern.

Die vorgenannten fünf Firmen kommen mit ihren Modellen dem Geschmack des französischen Käufers, der ein durchaus anderer als jener der übrigen Europäer ist, so sehr entgegen, daß praktisch kein Bedarf für nichtfranzösische Wagen besteht, — abgesehen für die Nachfrage der Amerikanern, auf die ich noch zurückkommen werde. Der französische Autokäufer geht mehr nach dem Sein als dem Schein; nur so ist es möglich, daß der vor mehr als 20 Jahren herausgekommene Citroen 11 in unveränderter Form weitergebaut wird und noch heute 3 Monate Lieferfrist hat! Und nur so ist es auch möglich, daß ein so blitzhäßliches Auto wie der 2 CV Citroen, trotz seiner brillanten technischen Konzeption eine abstruse formale Mißgeburt, einen Verkaufserfolg sondergleichen darstellt: die Franzosen warten geduldig 3½ Jahre auf seine Lieferung, wenn sie ihn jetzt bestellen. Der revolutionäre DS 19, „la déesse", ist auch nicht gerade eine Göttin der Schönheit, doch die französischen Automobilisten sind überwältigt von seiner funktionellen Konsequenz und lieben ihn trotz seinen einstweilen noch recht häufig auftretenden Schwächen. Es wäre kaum denkbar, daß eine andere europäische oder amerikanische Autofabrik die Serienreife eines neuen Modells ungestraft auf dem Rücken der Käufer entwickelt. Vielleicht ist der neu herausgekommene ID 19 (l'idée), bei dem die hydraulische Betätigung nicht mehr auf Getriebe, Kupplung und Lenkung ausgedehnt ist und der alte Motor vom 11 CV mit 63 statt 75 PS verwendet wird, schon die Antwort auf eine Reihe von Schwierigkeiten, die zunächst einmal mit dem DS 19 zu erwarten waren.

Auf dem diesjährigen Pariser Salon gab es keine Sensation, wie sie der DS 19 im Vorjahre darstellte. Vielmehr scheinen die Firmen bemüht, ihre Bezirke zu konsolidieren und für den erwarteten sehr harten Konkurrenzkampf zu rüsten. Renault mit der Dauphine, von der 575 Stück täglich gebaut werden, mit dem noch immer gut gehenden 4 CV (tägliche Produktion: 400 Stück) und der inzwischen nicht mehr ganz up-to-date erscheinenden Frégate, die mit 115 Einheiten pro Tag figuriert. Bei Simca bleibt man gut im Geschäft mit den Aronde-Typen, die es in 8 verschiedenen Karosserie-Versionen gibt. Die Vedette-Modelle Trianon, Versailles und Régence wurden leicht überarbeitet in bezug auf Bremsen, Lenkung und elektrische Anlage. Der V8-Motor marschiert, sagt Simca: in USA hatten 1953 nur 38%, 1955 dagegen 81% aller Personenwagen einen V8-Motor. Vergaß aber, hinzufügen, daß der Erfolg der V8-Maschinen den kopfgesteuerten Hochleistungsmotoren zu danken ist, wie sie die Vedette-Reihe nicht besitzt. Unverändert blieben die beiden Peugeot-Modelle 203 und 403, und ebenso der 850 ccm-Dyna-Panhard mit seinem luftgekühlten 42 PS-Zweizylinder, der teurer ist als ein 1,3 Liter Peugeot oder ein 2 Liter Citroen 11 CV. Allen diesen Wagen gemeinsam ist eine — an unsern Maßstäben gemessen — überdurchschnittlich gute Straßenlage, gleichgültig, ob es sich um die frontgetriebenen Citroen und Panhard, die Heckmotor-Renault-Typen oder die Peugeot und Simca in konventioneller Bauart handelt.

Merkwürdigerweise können die Sportwagen-Fabrikanten, die früher einen großen Ruf besaßen, in Frankreich heute keine Reichtümer mehr ernten. Vom Salmson, der diesmal als viersitzige Limousine von Motto ausgestellt war, sind im Lauf eines Jahres ganze 16 Exem-





schlicht vergoldet hatte. Und Simca hatte eine große cave aufgebaut, von deren Rand aus die Besucher in eine aufgeschnittene Aronde blickten, worin von morgens bis abends bei mittäglichem Schichtwechsel zwei von Balmain in Abendroben genähte Mannequins gelangweilt eingeschlafen wären, wenn nicht die lockeren Bemerkungen der Pariser für heitere Abwechslung gesorgt hätten.

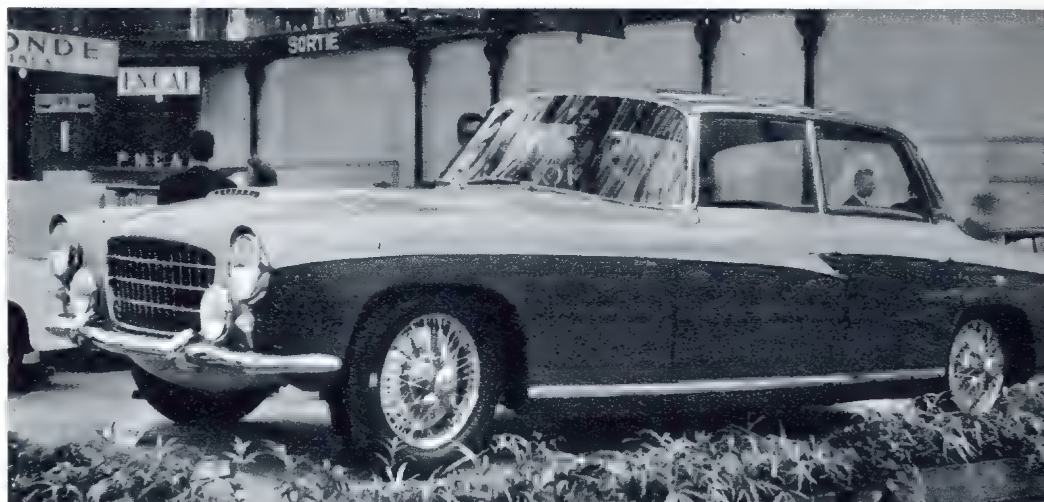
Über die Neuheiten der englischen Autoindustrie haben wir schon berichtet, tun es an anderer Stelle in diesem Heft bzw. im nächsten im Rahmen des Berichts über die Londoner Motor Show; auch Italien und Deutschland zeigten nichts, was unseren Lesern nicht bestens bekannt wäre, wobei übrigens auffiel, daß bei Daimler-Benz die Typen 300 und 300 SL nicht ausgestellt wurden. Einen besonderen Hinweis verdient allerdings — wie immer — Pinin Farina, der mit seinem Ferrari 410-Superamerica-Coupé, dem „schnellsten Gran Turismo-Wagen der Welt" (kein Wunder bei dem 5 Liter-12 Zylinder von 340 PS), einen der Mittelpunkte des Salons schuf. Bemerkenswert ist dieser Wagen deshalb, weil bei ihm erstmals zwischen Frontscheibe (aus Plexiglas) und Seitenfenstern keine Dachpfosten mehr vorhanden sind, die Rundumsicht also total ist. Sehr geschickt und elegant gelöst, einstweilen aber eine theoretische Lösung, denn eine Plexiglas-Frontscheibe ist in der Praxis nicht brauchbar. Eine neue Version des in Turin erstmals vorgestellten Super Flow (auf 3,5 Liter-Alfa Romeo-Chassis) hat nun die Vorderkotflügel nicht mehr aus Plexiglas, weiterhin aber das Dach und neuerdings auch die aufgesetzten Heckflossen. Ästhetisch ein reiner Genuß bleibt Farinas „Palm Beach", eine Variante seines PF 200 auf Nash-Rambler-Chassis, und außerordentlich originell und wirklich neu der kleine Luxus-Jeep für 8 bis 9 Personen auf Multipla-Fahrgestell, rundherum wie ein offenes Motorboot gebaut — wir veröffentlichten ein Bild von ihm in Heft 17.

Natürlich gab es auch wie immer auf dem Pariser Salon die Abseitigen und Ausgefallenen:

Ganz oben: auch der Citroen 2 CV wird für Sportzwecke hergerichtet: ein DF mit Dagonet-Kunststoffkarosserie. Darunter: der „Louis Rosier", ein 4 CV-Sportcoupé von Brissonneau et Lotz. Untere Reihe: der schon totgeglaubte Salmson – diesmal mit einer viersitzigen Motto-Karosserie – war auch wieder ausgestellt.

plare gebaut worden, vom Talbot 2,5 Liter eher weniger. Das altrenommierte Werk hat inzwischen ein Übereinkommen mit Maserati getroffen und beabsichtigt, den italienischen 2,5 Liter-Vierzylinder in ein Grand Sport-Coupé einzubauen. Allein die Tatsache, daß dieser Wagen innerhalb von 3 Wochen lieferbar sein soll, zeigt, daß sich niemand für ihn interessiert. Erfolgreicher sind die kleinen 750er D. B., vor allem aber der luxuriöse 5,5 Liter Facel-Vega mit seinem Chrysler V8-Motor, mit 3 Millionen ffrs. der teuerste und 185 km/st auch der schnellste französische Wagen. Er wurde diesmal als viertürige, sehr gepflegte und kultivierte Limousine gezeigt. Daß von diesem 250pferdigen Vega innerhalb eines Jahres 136 Exemplare verkauft wurden, beweist, daß in Frankreich ein gewisser Markt für ein ausgesprochenes Luxusfahrzeug vorhanden ist. Viel augenfälliger wird das in den Straßen von Paris, wo die schweren Limousinen von Bentley und Rolls Royce, Cadillac und Chrysler durchaus gewohnte Erscheinungen sind. Sie und die sehr häufig als Chauffeur-Wagen anzutreffenden übrigen großen Amerikaner füllen die einzige augenfällige Lücke der französischen Modellreihe, und man darf annehmen, daß die Karosseriefabrik Facel mit ihrem Vega in diese Lücke zu stoßen bestrebt ist.

Wenn also die französische Industrie nichts Neues auf diesem Salon zu zeigen hatte, so ließ sie es doch an einem gewissen Exhibitionismus nicht fehlen. Bei Citroen, wo jahrzehntelang die schwarze Limousine Weltanschauung war, sah man orangefarbene DS 19 mit beigem und weiße mit rostrotem Dach, wobei die letztere Damastpolster aufwies und alle sonst verchromten Teile



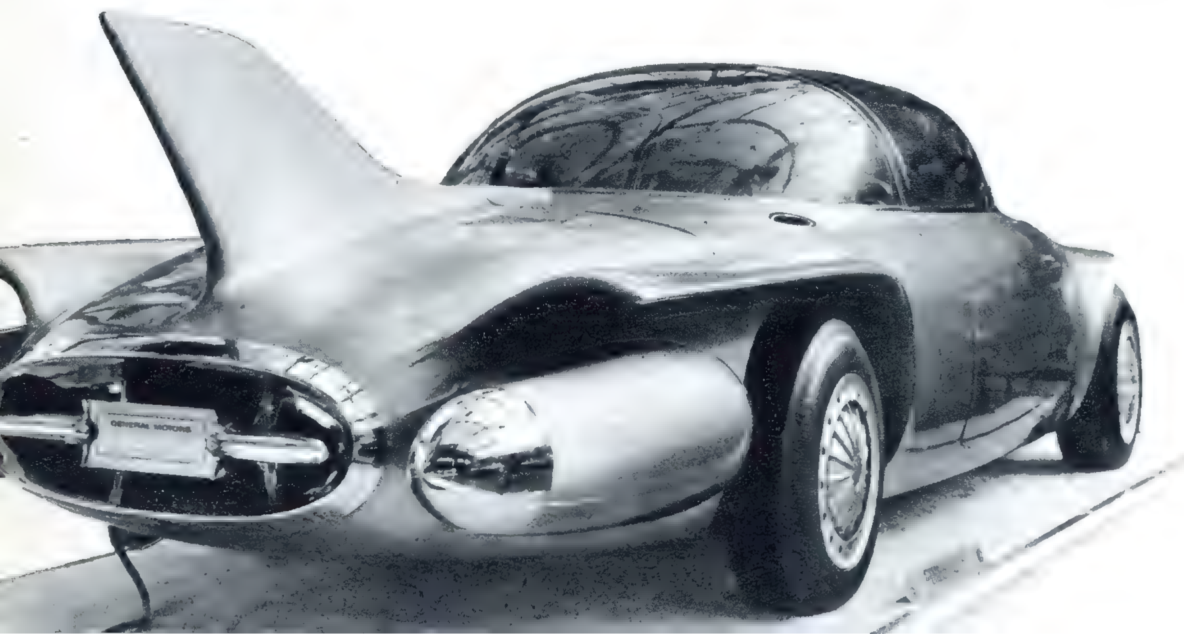


Auf dem Ferrari-Stand erregte der Typ 410 Superamrica (5 Liter Zwölfzylinder, 340 PS) besonderes Interesse durch seine Farina-Karosserie mit pfostenlosem Dach.

die spanischen Pegaso mit ihren starken V 8-Motoren, karosseriemäßig inzwischen veraltet; Gordini, den ewig geldlosen Zauberer mit seinen Rennwagen; Grégoire mit einem neuen, von Chapron gebauten Sportcoupé, dessen luftgekühlter Vierzylinder-Boxer-Motor von 2,2 Liter mit Kompressor-Aufladung 120 PS leisten soll; „Louis Rosier", das neue Kleinwagen-Modell von Brissonneau et Lotz mit Kunststoffkarosse und Renault 4 CV-Motor — niedlich, aber nichts Bewegendes.

Und dann gab es überraschenderweise eine Reihe der 57er Amerikaner-Modelle zu sehen. Und wer mit offenen Augen durch den Salon ging, konnte nicht umhin, zuzugeben, daß die neuen Karosserien von Ford und Chrysler mit ihren jeweiligen Konzernfirmen die wirkliche Sensation des diesjährigen Salons darstellten.

Wir würdigen an anderer Stelle dieses Heftes ausführlich die neuen Ford und Mercury und wollen auch nicht verhehlen, daß wir die Entwicklung zu noch längeren und noch stärkeren Wagen für unsinnig halten. Unter 200 PS gibt es kaum mehr einen Motor, und 350 PS sind nichts Besonderes. Wir wollen und können solche Autos in Europa kaum fahren, aber wir müssen zugeben, daß die 57er Modelle aus USA eine Kraft des Gestaltungswillens und einen Standard von funktioneller und ästhetischer Geschlossenheit besitzen, wie sie nirgends sonst anzutreffen sind. Die am meisten ins Auge fallenden Neuerungen sind die seitlich und oben noch mehr herumgezogenen Panorama-Scheiben, die betont starken, klar profilierten Heckflossen, die riesigen Leuchten, noch massivere Stoßstangen, der Übergang zu 14 Zoll-Felgen und damit die erstaunlich niedrige Höhe dieser sehr langen Autos. Wenn man die DeSoto oder Mercury, Ford Fairlane oder Dodge der Modellreihe 1957 sieht, glaubt man, futuristische Traumwagen vor sich zu haben und nicht Typen, die in Millionen-Auflage gebaut werden. Überlegen Sie bitte: ein MB 220 ist 156 cm, ein VW 150 cm hoch; die Höhe der neuen Amerikaner beträgt zwischen 143 und 146 cm! Der niedrigste überhaupt — Detailauskünfte waren nicht zu erhalten — scheint der neue Dodge zu sein. Ich bin in ihn eingestiegen; man braucht sich dabei nicht zu verrenken. Betrachtet man



Ein Mittelpunkt des Pariser Salons: Firebird II von General Motors: ein futuristischer Gasturbinen-Versuchswagen.

Fotos: Wieselmann



Auch Studebaker erscheint 1957 mit betonten Heckflossen. Der 4,75 Liter V8-Motor des Golden Hawk besitzt nun einen Kompressor, der 215 km/st ermöglichen soll.



Blitzhäßlich, aber in USA beliebt: Arnolt-Bristol mit in Lizenz gebautem BMW 328-Motor.

die neuen Ford und Mercury, so ist man fasziniert von der Klarheit und Reinheit der Linienführung ihrer Karosserien. Stärker noch kommt das bei Plymouth, Dodge, DeSoto und Chrysler zum Ausdruck; sie sind noch mutiger, kühner, selbstbewußter, und ich finde auch ihre Detaillösungen noch überzeugender. Wie Kühlergrill, Scheinwerferöffnungen und Stoßstangen organisch ein Ganzes bilden, wie die Übergänge von Front- und Rückscheibe in die Seitenfenster als immer schmaler werdende Pfosten ausgebildet sind, die die Sicht praktisch nicht mehr behindern, wie das Dach selbst schwebend leicht über dem Wagen ruht und wie leicht und fröhlich endlich die Interieurs dieser Wagen gestaltet sind, das ist gekonnte Architektur, die in Europa weitgehend unbekannt ist.

General Motors zeigten noch keine 1957er Modelle, Hudson, Nash und Rambler, die es am dringendsten nötig gehabt hätten, bringen keine besonderen Änderungen, ebensowenig Studebaker, dessen Golden Hawk nun mit einem Kompressor ausgerüstet ist. Erwähnenswert der luxuriöse Eldorado Brougham von Cadillac, als betontes Gegengewicht zum Continental, und schließlich als Clou des General Motors-Standes der Gasturbinen-Versuchswagen Firebird II, den manche Besucher für ein Raumschiff hielten, was gar nicht so abwegig ist. Beim Ford Thunderbird ist nach der Devise „Mal raus — mal rein" das im Vorjahre nach außen verlegte Reserverad wieder im Innern verschwunden. Sein Anblick wird dadurch erfreulicher, nicht aber die Kapazität seines Kofferraums. Über die technischen Modifikationen der 57er Amerikaner-Modelle, über die in Paris noch keine Einzelheiten zu erfahren waren, werden wir bei späterer Gelegenheit ausführlicher berichten.

Zusammenfassend bleibt zu sagen: der größte und beherzteste Sprung nach vorn blieb im Modelljahr 1957 den Amerikanern vorbehalten. Europa wartet, hütet sein warmes Nest und beobachtet mißtrauisch ... und hoffentlich sehr aufmerksam. *H. U. Wieselmann*

Neue Amerikaner-Gesichter

Chrysler



Mercury Montclair



Dodge Custom Royal





Unser Test:

PORSCHE 1600 UND 1600 SUPER

Wir haben bislang noch keinen Test über Porsches im vorigen Herbst herausgekommene 1600er Typen der Baureihe 356 A veröffentlicht. So rief ich Huschke von Hanstein, Pressechef, Rennleiter, gelegentlicher Rennfahrer und außerdem Prokurist der Porsche K. G., an und bat ihn, mir für einige Tage einen Super und eine „Dame" — so heißt der Normaltyp im Volksmund — zur Verfügung zu stellen. „Aber Sie wissen doch", meinte er, „unsere Autos sind ständig an die Journalisten der ganzen Welt verpumpt. Und wenn sie zurückkommen, stehen die nächsten Anwärter immer schon mit hungrigen Augen auf dem Fabrikhof. Ist denn Ihr eigenes Auto kaputt?"

„Nein", sagte ich, „ich will doch kein Leihauto von euch haben, sondern die beiden 1600er durchmessen. Wird ja doch wohl irgendwo ein vernünftiges Auto aufzutreiben sein!"

War aber nicht. Wir einigten uns dann, indem ich Huschkes privaten Super mit über 50 000 km Motorleistung kurzfristig übernahm, als er zum Avusrennen nach Berlin flog; in der Zwischenzeit sollte eine 1600er Dame aus der Neuproduktion ein bißchen eingefahren werden, die ich nach Rückgabe des Super übernehmen wollte, um ihr auf den Zahn zu fühlen.

Als ich den grünen Super zurückbrachte, stand da eine blitzblanke neue Dame in Blau mit 900 km auf dem Tacho. Eingedenk der Tatsache, daß die luftgekühlten Porsche-Motoren ihre volle Leistung erst mit rund 10 000 km entwickeln, äußerte ich Bedenken, ob ich denn wohl dies noch sehr junge Mädchen scharf herannehmen könne.

„Nur keine falsche Scham", meinte Huschke. „Aber wir können ja mal nachschauen lassen, ob sie's schon tut." Ich hatte noch im Werk zu tun. Als ich die Dame wiedersah, hatte sie 1150 km auf dem Tacho und die Scheu vor hohen Drehzahlen verlernt.

So waren also die beiden Testwagen sehr verschiedener Provenienz: der Super mit über 50 000 km Laufleistung auf den Straßen Europas von einem drahtigen, strengen Herrn getrieben, und die blaue Dame, jung wie der taufrische Morgen, aus dem noch alles werden kann. Auf der Ebene dieser heiteren Gelassenheit, mit der das Haus Porsche zwei so völlig unausgesuchte Wagen für einen Test zur Verfügung stellt, liegt die Einstellung zu den Leistungen ihrer Fahrzeuge überhaupt. Es gehört dazu auch die sonst nur in England übliche Mentalität des Understatement, des Unter-Treibens, wie sie sich etwa in der Betriebsanleitung offenbart. Es tritt dort der wohl einmalige Fall zutage, daß nicht nur die Werte für die Höchstgeschwindigkeit, sondern auch die Beschleunigungs- und — wie ich berechtigten Grund habe, anzunehmen — die Leistungskurven für die beiden 1600er Modelle ungünstiger angegeben sind, als sie de facto verlaufen. Die Dame wird mit 160 km/st und 36,9 sec für den Kilometer mit stehendem Start angegeben: ich stoppte das taufrische Mädchen mit 163 km/st und 34,8 sec. Der Super figuriert mit 175 km/st und 34,5 sec für den km mit stehendem Start. Huschkes treues Schlachtroß lief 182 km/st und brauchte 34 sec für den stehenden Kilometer. Daß diese Werte mit den katalogmäßigen 60 bzw. 75 PS erreichbar sind, möchte ich stark bezweifeln. Andererseits hat der Kunde die Gewähr, daß sein Wagen die Katalogwerte mindestens erreicht, und wenn er sie dann übertrifft, ist er besonders zufrieden. Das preußische „Mehr sein als scheinen" wird hier von Österreichern im Schwabenland exerziert.

Die Porsche-Betriebsanleitung ist ein kleines Kapitel für sich. Sie ist ein Muster ihrer Art und bringt auf 114 Seiten — davon allein 10 Seiten Stichwortverzeichnis — wirklich alles, was der Besitzer eines Porsche in jedem nur denkbaren Falle wissen möchte. Klar, nüchtern, ausgewogen und bis ins letzte Detail durchdacht, ist sie auf ihre Weise ein getreues Abbild des Porsche-Wagens.

In unserem Carrera-Test (Heft 9/1956) wurde der überarbeitete Typ 356 A/GS, der bis auf den Motor ja mit den 1600er Modellen identisch ist, ausführlich beschrieben. Obwohl der 356 A bis auf winzige Kleinigkeiten äußerlich dem ersten 1100 ccm-Porsche aus dem Jahre 1950 zum Verwechseln ähnlich sieht, liegt zwischen diesen beiden Stationen der technische Fortschritt von 20 Jahren Automobilbau. Viel erstaunlicher aber ist, daß zwischen dem Vorjahrsmodell 356 und dem jetzigen 356 A ein ähnlicher grundsätzlicher Unterschied besteht. Mit den im Carrera-Test beschriebenen Mitteln, die sich vornehmlich auf die Radaufhängung und Federung auswirkten, machte man aus dem extrem übersteuernden, in jeder Kurve wegwischenden Sportwagen (den zu fahren allerdings unbeschreibliches Vergnügen verursachte!) ein Fahrzeug, das subjektiv und objektiv bei den mit ihm erreichbaren Geschwindigkeiten zu den sichersten gehört, die heute existieren. Auch die liebe Oma darf sich trauen, mit einem Porsche rascher als mit einem Durchschnitts-Auto durch die Kurve zu fahren oder bei hohem Tempo auf nasser Straße voll zu bremsen — es wird ihr nichts passieren, ja sie wird nicht einmal realisieren, daß das eben eigentlich etwas gewagt war.

Um die Leser nicht mit ausgedehnten technischen Beschreibungen und einer Aufzählung all jener Attribute und Eigenschaften zu langweilen, die im erwähnten Carrera-Test ausführlich niedergelegt waren (sie finden alle konstruktiven Merkmale des Wagens unter den „Technischen Daten"), und um andererseits als langjähriger Porsche-Fahrer und damit nolens volens Befangener nicht in den Fehler zu verfallen, jenen, den man liebt, besonders kritisch zu beurteilen, möchte ich diesmal das gewohnte Schema unserer Testberichte verlassen. Vermutlich gibt man dem Außenstehenden den unmittelbarsten Eindruck vom Porsche, wenn man nach entsprechender Erfahrung mit anderen Wagen ihn erstmals gefahren ist; das frische Erlebnis, der Unterschied zu allem, was man kennt, und der Bogen, der sich vom eigenen Auto zu diesem spannt — das alles bildet einen besseren Maßstab, als wenn ich vom 200 km/st schnellen Carrera aus die vergleichsweise lahme 1600er Dame wohlwollend betrachte.

Ich ließ also andere mit der Dame fahren

und mir ihre Eindrücke wiedergeben. Hier meine Versuchspersonen: Dr. P. S., U-Boot-Offizier, Benzin-Enthusiast, Redakteur beim MOTORRAD. Besitzt ein solches, ferner einen 1,3 Liter-Hanomag und einen 30 Jahre alten Bugatti. Noch nie einen Porsche gefahren. Äußerte nach einigen Solitude-Runden: Wenn man dies Auto fährt, kann man so leicht kein anderes mehr ernstnehmen!

Der nächste war Dipl.-Ing. W. B., den Lesern als einer unserer Tester bestens bekannt. Besitzt einen Olympia Rekord und vielschichtige Erfahrungen mit allen Autos der Weltproduktion, ausgenommen den Porsche. Sein Resumé: die Fahrt war ein Erlebnis. Er hatte einen Sportwagen erwartet und fand einen gepflegten, elastischen und kultivierten Reisewagen mit hervorragender Straßenlage, überdurchschnittlichen Bremsen und dem besten Getriebe vor, das er bisher kennengelernt hat.

Sodann befaßte sich P. P. mit der blauen Dame — ehemaliger Grand Prix-Fahrer, ebenso schneller wie wählerischer Automobilist und nebenbei der Verleger unserer Zeitschriften. Fährt einen MB 300 S und kennt nur die älteren Porsche-Typen. Urteil: das ist aber ein Auto! Motor, Fahreigenschaften, Fahrsicherheit: alles sehr eindrucksvoll. Hinter dem Armaturenbrett rattert's auf schlechten Straßen etwas.

Die letzte Versuchsperson war eine Dame, R. W., Mutter von zwei Kindern, VW-Besitzerin, kennt Porsche-Wagen nur vom Nebensitz und vom Überholt-Werden. Lassen wir sie selbst sprechen: „Eigentlich habe ich ja Angst vor dem Porsche gehabt. Warum? Nun, weil er so schnell ist. Ich glaubte, er springt gleich vorwärts, wenn man Gas gibt, oder stuckert vielleicht, wenn man nicht richtig anfährt. Auch, daß man aus einer Kurve vielleicht herausrutscht ... Aber das ist alles ganz anders. Er fährt sich viel weicher als mein Familienauto und ist so himmlisch leise, ein richtiger Damenwagen, alles geht ohne Kraftanstrengung. Und dann die Sicherheit beim Überholen! Man kommt nicht mehr in die unangenehmen Situationen, und die Bremsen sind viel schöner, als ich sie mir vorgestellt hatte. An meinem VW gefällt mir der Handbremshebel besser, den ich mit der rechten Hand halten kann, und die ein bißchen altmodisch hohe Sitzposition ist meiner Fahrweise angemessener — ich kann da besser sehen, was nahe vor meinen Vorderrädern ist. Man muß sich erst an die niedrige Sitzweise im Porsche gewöhnen. Bei Nacht blendeten mich auch die entgegenkommenden Wagen mehr als im VW."



Die beiden 1600er-Modelle, die Dame und der Super, unterscheiden sich lediglich durch den Motor, wobei der letztere eine zusammengesetzte Hirth-Kurbelwelle mit Rollenlagern für die Pleuel anstelle der gleitgelagerten der Dame hat. Ferner weist der Super-Motor eine andere Nockenwelle mit steileren Nockenformen, eine höhere Verdichtung und größere Vergaser (Solex 40 PICB statt 32 PBIC) mit andern Ansaugleitungen auf. Daraus resultiert eine Leistung von 75 PS bei 5000 U/min gegenüber den 60 PS der Dame bei 4500 U/min. Das höchste Drehmoment liegt mit 11,9 nur wenig über den 11,2 mkg der Dame, aber während der Super es bei 3700 U/min abgibt, erreicht es die Dame bereits bei 2800 U/min und ist damit im mittleren Drehzahlbereich elastischer und geschmeidiger. Den Super kann man dafür um 500 U/min höher drehen lassen, was sich in seiner Endgeschwindigkeit, aber auch in den Gängen auswirkt, wo er ein um jeweils rund 10% höheres Tempo zuläßt. Im II. Gang sind das 82 statt 75 und im III. Gang 128 statt 115 km/st. Der rollengelagerte Motor geht härter und sportlicher als der gleitgelagerte und ist lauter. Da er natürlich auch empfindlicher und — durch die Hirth-Kurbelwelle — um 1100 DM teurer als der normale ist, muß man schon besondere Ambitionen besitzen, wenn man sich für ihn entschließt, zumal seit dem Erscheinen des Carrera sportliche Lorbeeren mit dem Super nicht mehr zu erwerben sind.

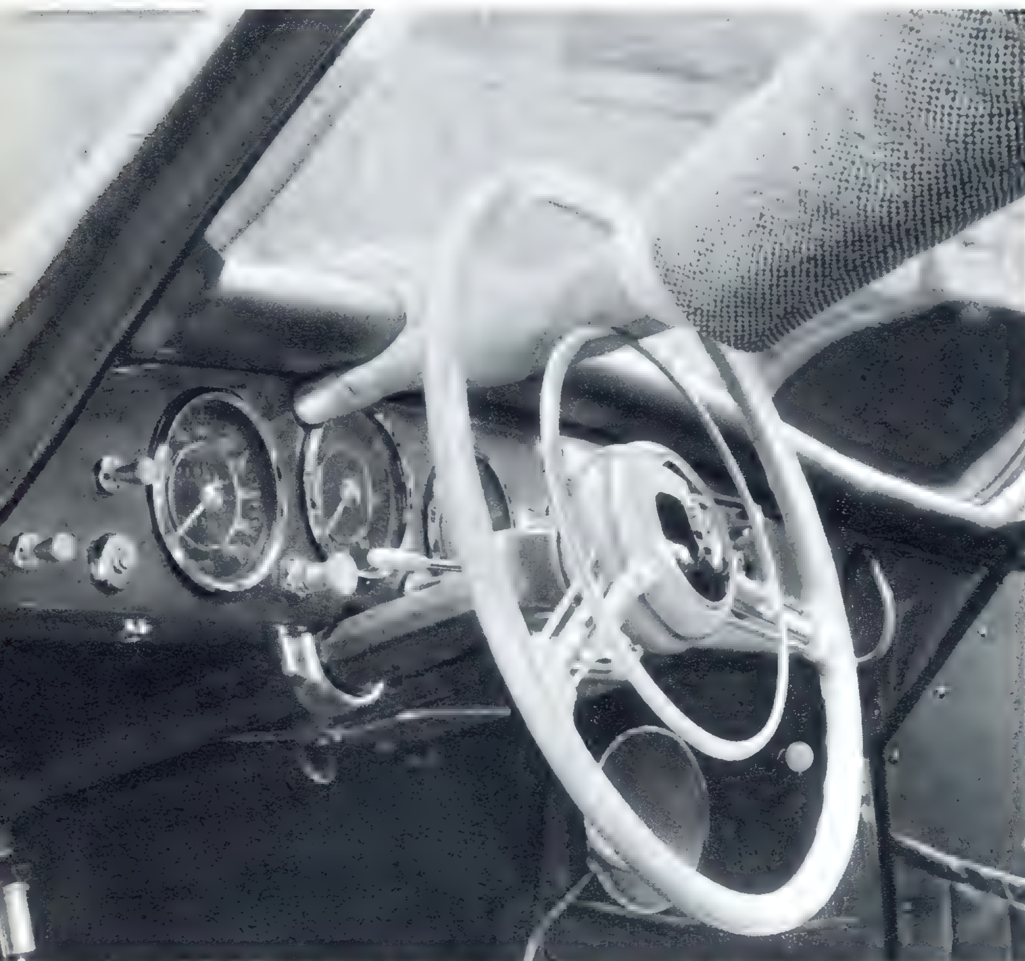
Die Kraftstoffverbrauchskurven beider Motoren decken sich praktisch, solange man sie im gleichen Drehzahlbereich fährt. Nützt man die höhere Drehzahl des Super aus, so steigt auch sein Verbrauch an. Die spezifischen Verbräuche beider Motoren liegen — siehe dazu die Technischen Daten — erstaunlich niedrig, während die Testverbräuche sich auf 8,6 bzw. 9,7 Liter pro 100 km beliefen. Die alte Faustregel, daß der Verbrauch rund $^{1}/_{100}$ des Gewichts in Litern beträgt, trifft also auch hier zu. Der Super wog fahrfertig mit vollem Tank und eingebautem Radio 880 kg, die Dame ist kaum leichter.



Früher zeichneten sich die von Porsche eingebauten Tachometer durch besonders genaue Eichung aus. Wenn man 140 auf dem Tacho fuhr, dann waren es auch 140, manchmal sogar etwas mehr. Aber böse Beispiele verderben gute Sitten, und leider sind auch die Zuffenhausener dazu übergegangen, runde 10% Voreilung als geschäftsüblich anzusehen. Es scheute sich die blaue Dame nicht, 180 km/st auf dem Tachometer erscheinen zu lassen, als sie knappe 163 lief. Erwiesenermaßen stoppen Autobesitzer ihre Wagen nicht, sondern freuen sich der Tacho-

angabe und übertrumpfen sich gegenseitig mit dem abgelesenen Tempo, obwohl sie in ihren innersten Bezirken wissen, daß der Tacho schwindelt. Da jeder vom andern weiß, daß er ebenfalls übertreibt, muß dieser wissentliche Selbstbetrug psychologische Ursachen haben, die mit dem Benzin in ursächlichem Zusammenhang stehen. Es ist halt doch ein ganz besonderer Saft.

Als ich mich nach rund 25 000 km auf dem Carrera in die 1600er Dame setzte, geschah das mit nicht allzugroßen Erwartungen. Äußerlich sind die beiden Autos kaum zu unterscheiden, aber der 100pferdige Viernockenwellen-Motor setzt eben doch einen andern Maßstab. Ich wurde sehr schnell eines anderen, besseren belehrt. Die viel angenehmere Kupplung, die Laufruhe, die schon bei 2000 U/min einsetzende, dem Carrera durchaus überlegene Beschleunigung und die spielerische Leichtigkeit, mit der sich dies Auto mühelos fahren läßt, machten starken Eindruck auf mich. Es ist von allen Porsche-Modellen das ausgewogenste und dankbarste, gleichzeitig das wirtschaftlichste und vernünftigste. Immer wird es eine Reihe von Nicht-ganz-ernst-zu-Nehmenden, um nicht zu sagen: Verrückten geben, die wunschlos glücklich sind, wenn sie in 8 Stunden von München nach Lübeck fahren und erst bei 170 km/st in den IV. Gang schalten. Ich gehöre selbst dazu. Von ihnen kann keine Automobilfabrik existieren. Wohl aber von der viel größeren Zahl jener, die ein verhältnismäßig schnelles, im Preise erschwingliches, komfortables und liebenswürdiges und dabei ebenso sportliches Auto ihr eigen nennen möchten. Es wird von München nach Lübeck 2 Stunden mehr brauchen, dafür wird man die Musik im Radio auch hören können und immer noch 8 oder 10 Stunden eher am Ziel sein als der Schnellzug — auf alle Fälle früh genug.



Zu dieser Sorte Autos gehören die 1600er Baumuster von Porsche, die Dame noch mehr als der Super. Und wenn man's recht betrachtet, gehören sie nicht dazu, sondern stehen auf ihrem Gebiet, dem der sportlichen kleinen Reisewagen hoher Fahrleistung, einsam an vorderster Stelle.

Ich möchte dazu noch etwas Grundsätzliches sagen. Es gab auch früher Sportwagen mit zu ihrer Zeit überlegener Leistung, denken wir nur an die herrlichen 8 Zylinder-Bugatti, bei denen man mit den Beinen im Motor stand, oder den 1750 ccm Alfa Romeo, den BMW 328, den Austro-Daimler; auch sie waren damals die Wunschträume unzähliger Liebhaber. Wer in der glücklichen Lage war, sich so etwas anzuschaffen, befand sich im Hinblick auf den Fahrkomfort in einer ganz andern Lage als jemand, der heute seinen Porsche-Traum realisiert. Denn früher hieß Sportwagenfahren: hart, kerngesund und genügsam sein, dazu mit genügend Barem versehen und unerschütterlichem Gleichmut. Spartanisch einfach ging es in den damaligen Sportwagen zu, überdies laut, eng, kalt. Sie waren gegenüber den normalen Autos ihrer Zeit brutal hart gefedert, fraßen Kerzen aus der Hand und hatten so ihre Eigenheiten, zu deren Behebung man zweckmäßigerweise einen Spezialmonteur beschäftigte. So waren die Sportwagenbesitzer der dreißiger Jahre unbeirrbare Enthusiasten, deren Reisegepäck notgedrungen nur aus einer Zahnbürste bestand und einem Nierengürtel, wenn's hoch kam. Der Wandel zu damals ist eklatant. Heute liegen die Fahrleistungen eines Porsche ebenso über den vergleichbaren Wagen seiner Klasse; was ihn jedoch für viele so begehrenswert macht, sind gar nicht einmal so sehr seine hohe Spitzengeschwindigkeit und gute Beschleunigung, sondern vielmehr etwas, was damals den luxuriösen Reisewagen vorbehalten blieb. Nämlich der Fahrkomfort, die Fahrsicherheit, die raffinierte Innenausstattung und komplette Ausrüstung mit all den vielen Extras — kurzum die Realisierung eines Wunschautos für zwei Personen, dessen allgemeiner Standard ein höherer als sonst ist. Nicht nur die Bremsen und das Getriebe, die Kurvenlage und die Beschleunigung sollen besser sein, sondern auch die Sitzbequemlichkeit und die Karosserieverarbeitung, der Lack und das Interieur.

Porsches 1600er-Baureihe repräsentiert den im Betrieb anspruchslosen, kleinen Reisewagen überlegener Fahrleistung, auf den seine Freunde in der ganzen Welt schwören. Nahezu 75% der Porsche-Produktion werden exportiert — es gibt auch im Ausland nicht seinesgleichen. Für seine Weiterentwicklung in naher Zukunft möchte ich einige Wünsche äußern, die teilweise schon im Carrera-Test zum Ausdruck kamen: ein Bremssystem mit zwei getrennten Bremskreisen, das einen weiteren Schritt zur vielgeforderten Fahrsicherheit bedeuten würde; ferner größere Scheinwerfer von 180 statt 160 mm Ø, die den Fahrleistungen des Wagens angemessener wären; eine leichtergängige Lenkung mit noch besseren Geradeauslaufeigenschaften; einen anders gekröpften Schalthebel, damit auch für Nicht-Riesen der III. Gang mit angelehntem Rücken erreichbar ist, wenn man mit ausgestreckten Armen fährt; schließlich eine noch bessere Belüftung des Innenraums, die evtl. Ausstellfenster erforderlich macht.

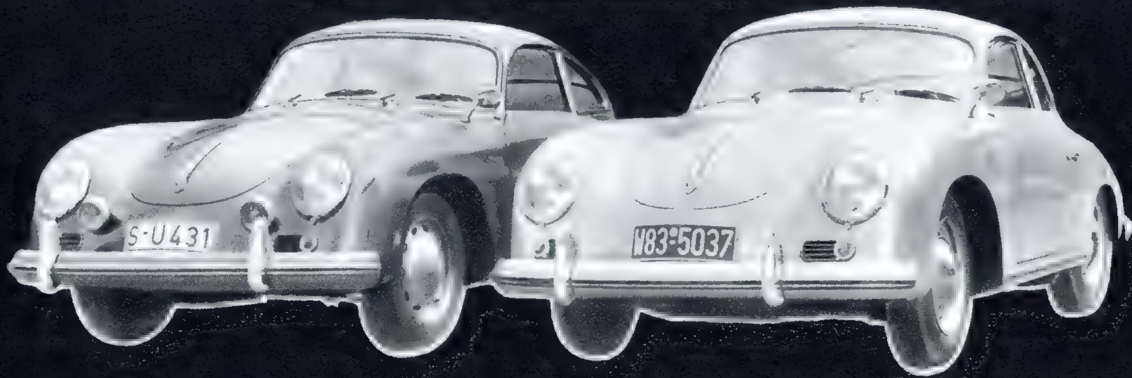
Und auch um das vielerörterte Reifenthema kommen wir im Zusammenhang mit den Porsches nicht herum. Beide Testwagen waren mit Michelin-X-Reifen ausgerüstet, wobei die des Super eine Laufleistung von ca. 25 000 km aufwiesen. Es gibt gegen diese X-Reifen mit Stahleinlage und einem Profil, das über 20 Jahre alt sein dürfte, einige Einwände, hauptsächlich den, daß sie bei niedrigem Tempo auf schlechtem Pflaster rumpeln und lauter und härter sind als normal. Auch ist die geforderte Reifendruck-Differenz für übliches und andererseits sehr schnelles Autobahnfahren größer als bei andern Fabrikaten, und schließlich sagt man dem Feinprofil der Michelins nach, daß sie mehr als Konkurrenzfabrikate Nagelfänger seien. Ich selbst habe diese Erfahrung nicht gemacht, dafür jedoch eine andere, die mich alle erwähnten Nachteile in Kauf nehmen läßt: die Rutschfestigkeit und damit Fahrsicherheit dieser Reifen ist bisher unerreicht. Außerdem sind sie völlig schienenfromm. Wer's nicht glaubt, mag den Versuch machen, mit hohem Tempo auf gepflasterter, regennasser Straße in einer Kurve mit den linken, den rechten oder allen vier Rädern auf die Schiene zu kommen. Man erwartet schon das Wegrutschen, macht sich aufs Gegensteuern bereit — aber nichts geschieht. Die Michelin-X-Reifen strafen Schienen und ebenso auch die Autobahn-Mittelfuge mit völliger Nichtachtung. Es wäre nicht nur für mich eine Genugtuung, wenn ich das gleiche auch von unsern Reifen sagen könnte.

Um zusammenfassend noch einmal auf die 1600er Porsche zurückzukommen: der Super ist der Wagen für jene, die nicht auf 175 oder 180 km/st verzichten zu können glauben. Sie müssen die Mehrleistung mit weniger Geräuschfreiheit und Elastizität, kürzerer Lebensdauer und 1100 DM Mehrpreis bezahlen. Die Dame ist weniger feurig, vereint dafür aber alle guten Eigenschaften in sich, die man mit diesem Begriff verbindet, das 95% aller ihrer Liebhaber voll befriedigen dürfte. Würde ich nicht häufig ebenso weite wie auf kurze Zeit beschränkte Reisen machen müssen, ich glaube, ich würde auf die Dame umsatteln. Sie ist so ungemein liebenswert.

H. U. Wieselmann

TECHNISCHE DATEN UND MESSWERTE

PORSCHE 1600 UND 1600 SUPER



MOTOR

Vierzylinder-Viertakt-Boxer im Heck, Bohrung × Hub 82,5 × 74 mm, Hubraum 1582 ccm, V-förmig hängende Ventile (Stoßstangen und Kipphebel), 4 Kurbelwellenlager, Gebläse-Luftkühlung, Druckumlaufschmierung mit Ölfilter im Nebenstrom (Ölinhalt 5 Liter einschl. Filter), mechanische Benzinpumpe, 52 Liter-Tank (einschl. 5 Liter Reserve) unter Vorderhaube, Batterie 6 Volt 84 Amp.st., 160 W-Lichtmaschine, Kolbengeschwindigkeit bei 100 km/st (3120 U/min) 7,7 m/s.

KRAFTÜBERTRAGUNG

Motor hinten, mit Differential verblocktes Getriebe vor Hinterachse, spiralverzahnter Kegelradantrieb, Einscheibentrockenkupplung, vollsynchronisiertes Vierganggetriebe mit Mittel-Schalthebel, Untersetzungen: I. 3,18, II. 1,77, III. 1,13, IV. 0,82; Hinterachse 4,43:1, Ölinhalt: Getriebe mit Achsantrieb 2,5 Liter.

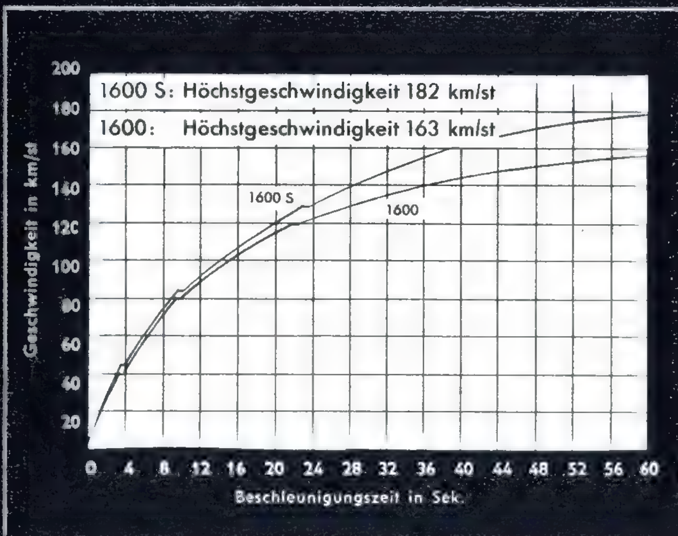
FAHRWERK

Stahlblechkastenrahmen mit Aufbau verschweißt, vorn Einzelradaufhängung an Kurbellenkern und querliegenden Vierkantdrehfederstäben, hinten Pendelachse mit Längslenkern und querliegenden Torsionsstäben, vorn und hinten Teleskopstoßdämpfer, vorn Drehstabstabilisator, Spindellenkung, hydraulische Fußbremse (vorn Duplex), Bremsfläche 788 cm², mechanische Handbremse auf Hinterräder, Bereifung 5,60–15.

ALLGEMEINE ZAHLEN UND MESSWERTE

Radstand 2100 mm, Spurweite 1306/1272 mm, Gesamtabmessungen 3950 × 1670 × 1310 mm, Bodenfreiheit 160 mm, Wendekreisdurchmesser ca. 11 m, Gewicht vollgetankt mit Radio 880 kg, zulässiges Gesamtgewicht 1200 kg.

Wartung
Ölwechsel alle 5000 km, Inspektion alle 2500 km.



UNTERSCHIEDLICHE DATEN UND MESSWERTE

	Typ 1600	Typ 1600 SUPER
Verdichtung	7,5:1	8,5:1
Leistung	60 PS	75 PS
	bei 4500 U/min	bei 5000 U/min
Max. Drehmoment	11,2 mkg	11,9 mkg
	bei 2800 U/min	bei 3700 U/min
Vergaser (2 Solex-Fallstromvergaser)	32 PBIC	40 PBIC
Kolbengeschwindigkeit bei Höchstgeschwindigkeit	12,6 m/s (5090 U/min)	14,0 m/s (5680 U/min)
Geschwindigkeitsbereiche		
I. Gang	0– 40 km/st	0– 45 km/st
II. Gang	25– 75 km/st	25– 80 km/st
III. Gang	35–115 km/st	35–128 km/st
IV. Gang	ab 45 km/st	ab 50 km/st
Höchstgeschwindigkeit	163 km/st	182 km/st
Steigfähigkeit		
I. Gang	56% (23 km/st)	57% (30 km/st)
II. Gang	27% (42 km/st)	28% (55 km/st)
III. Gang	16% (66 km/st)	16% (84 km/st)
IV. Gang	9% (95 km/st)	8% (115 km/st)
Beschleunigung	sec	sec
0– 60 km/st	6,4 (I.–II.)	6 (I.–II.)
0– 80 km/st	9,4 (I.–II.)	8,8 (I.–II.)
0–100 km/st	15 (I.–III.)	14,2 (I.–III.)
0–120 km/st	22 (I.–III.)	19,8 (I.–III.)
0–140 km/st	37,6 (I.–IV.)	28,6 (I.–IV.)
0–160 km/st	—	38,8 (I.–IV.)
km mit stehendem Start	34,8	34,0
Tachovoreilung	5%	10%
Leistungsgewicht		
fahrfertig	14,7 kg/PS	11,8 kg/PS
voll belastet	20,0 kg/PS	16,0 kg/PS
Verbrauch		
(Superkraftstoff)	Liter/100 km	Liter/100 km
bei 60 km/st	4,1	4,3
bei 80 km/st	5,3	4,8
bei 100 km/st	6,7	6,8
bei 120 km/st	7,6	7,9
bei 140 km/st	8,8	8,7
bei 160 km/st	11,8	10,7
Normverbrauch	7,5	8,0
Testverbrauch	8,6	8,9

PREISE

Speedster zweisitzig	DM 11900.—	DM 13000.—
Coupé zweisitzig	DM 12700.—	DM 13800.—
Cabriolet zweisitzig	DM 13900.—	DM 15000.—
Steuer und Versicherung		
Kfz.-Steuer im Jahr	DM 231.—	DM 231.—
Mindesthaftpflichtversicherung im Jahr	DM 290.— +5%	DM 340.— +5%
Kaskoversicherung bei 500 DM Selbstbeteiligung im Jahr	DM 368.— +5%	DM 404.— +5%

Spiegelfechtereien

Begnügten sich bisher diejenigen, die es nicht besser wußten, mit einem Innenspiegel, so muß — jetzt zwingend ab 1. November — noch ein Außenspiegel dazu, und umgekehrt. Vernünftig ist diese Vorschrift, denn weder kann ein Innenspiegel allein noch ein Außenspiegel allein das zeigen, was man als rein auf den eigenen Nutzen bedachter Egoist gerne wissen möchte. Nun besteht also zwar die Verpflichtung, zwei Spiegel dranzumachen, es fehlt aber die Vorschrift, sich dieser Spiegel auch zu bedienen, und es fehlt eine Vorschrift über deren Beschaffenheit.

Wenn aber schon zwei Spiegel, dann wenigstens richtig. Und wer die Absicht hat, sich seiner zwei Spiegel zu bedienen, tut gut daran, sich auch um deren Beschaffenheit zu kümmern.

Da wäre zunächst einmal das Sehfeld, das man mit den Spiegeln erfassen will. In Bild 1 haben wir einen beliebigen modernen Wagen als Beispiel zugrunde gelegt. Trotz seiner schön breiten Rückscheibe hat er nach rückwärts ein seltsam schmales Sehfeld, das bei urtümlicheren Konstruktionen, wie etwa dem VW, noch empfindlich viel kleiner ist. Nach dieser Zeichnung bestätigt sich die Erfahrung, daß so ein Innenspiegel nicht viel mehr als „beschränkt autobahntauglich" sei, von voller Autobahntauglichkeit oder gar Stadtverkehrstauglichkeit kann keine Rede sein. (Wir haben uns doch an eine Menge Dinge gewöhnt und nehmen sie so hin, obwohl sie doch viel besser sein könnten!) In der Tat geht ein erheblicher Unfallanteil darauf zurück, daß erschreckend viele Fahrer zwar treu und folgsam in ihren Spiegel blicken, aber gar nichts davon ahnen, wie beschränkt das Gesichtsfeld ist — für sie ist alles schon gut, wenn sie in ihrem Spiegel nichts gesehen haben.

Der Blickwinkel, der Sehbereich des Innenspiegels, wird bedingt durch den Ausschnitt des Heckfensters, soweit dieses nur wenig gekrümmt ist. Bei stärkerer Krümmung am Rande werden die Verzerrungen so groß, daß dieser Teil des Gesichtsfeldes nicht ausnutzbar ist. Weil dieser Winkel nun nicht ausreicht, macht man eben noch einen Außenspiegel dran. Der ist in Bild 1 auch noch eingezeichnet, zudem noch mit einer extremen Anbringungsart: Nämlich in 15 cm Abstand vom Fensterpfosten, etwas weiter entfernt, als das die meisten käuflichen Spiegelarme zulassen. Wie man sieht, gelingt es damit, ziemlich weit „hinten herumzufassen", Strahlen A_1 und A_2, zwischen den Sehfeldern von Innenspiegel und Außenspiegel gibt es so gut wie keinen toten Winkel mehr. Dadurch, daß das Sehfeld des Außenspiegels noch etwas hinten herumfaßt, wird der Außenspiegel schon für sich allein voll autobahnbrauchbar, man braucht nicht mehr zwischen Innen- und Außenspiegel hin und her zu wechseln. Man kann es sich sogar leisten, der Stadtbrauchbarkeit Konzessionen zu machen und den Spiegel etwas nach außen zu verdrehen, Strahlen B_1 und B_2, so daß man auch Fahrzeuge noch fassen kann, die in großem Seitenabstand weniger als eine Wagenlänge hinter einem liegen. Das zwingt zwar zu einer Mitbenützung des Innenspiegels, es gibt aber erst einen so kleinen toten Winkel, daß sich darin bestimmt nicht mal ein Moped verbergen kann. Zunächst aber können wir uns schon mal einen Grundsatz merken:

- *Je weiter außen der Außenspiegel angebracht wird, desto schöner kann man um das eigene Heck herumsehen, desto weniger oft braucht man den Innenspiegel. Der Tragarm muß um so länger sein, je schmaler die Frontscheibenbreite gegenüber der hinteren Aufbaubreite ist.*

Die Verhältnisse von Bild 1 gelten für eine freie Tragarmlänge von 15 cm, so weit ist der innere Spiegelrand vom Fensterpfosten entfernt. Ferner gelten die Winkel von Bild 1 für eine Spiegelbreite von 10 cm. Es fragt sich jetzt, ob bei dieser Spiegelgröße etwas zu holen ist. Sehen wir in Bild 2: Da blickt ein Auge aus 85 cm Entfernung in einen 15 cm breiten Spiegel A-B und erfaßt damit ein Sehfeld A_1-B_1, das man sichtbarlich ohne weiteres dadurch auf A_1-C_1 verdoppeln kann, daß man die Spiegelbreite auf A-C verdoppelt. Wir können uns bereits den zweiten Grundsatz merken:

- *Wenn man bei gegebener Spiegelentfernung ein größeres Sehfeld haben will, braucht man nur den Spiegel zu vergrößern.*

Die Spiegelentfernung ist nun stets in der Größenordnung 70—95 cm durch die Lage von Fahrerkopf und Fensterpfosten des Wagens gegeben. Wenn einem die Sehfelder von Bild 1 nicht genügen, wenn man also nicht nur hinten herum, sondern auch noch weit nach der Seite sehen will, müßte man hinkommen, wenn man den in Bild 1 zugrunde gelegten Spiegel breiter macht. Gezeichnet wurde auf der Grundlage eines — sehr kleinen — Spiegels von nur 10 cm Breite. Da das Sehfeld annähernd proportional mit der Spiegelbreite wächst, würde also in Bild 1 ein nur 15 cm breiter Spiegel genügen, um mit einer einzigen Spiegeleinstellung das ganze Feld von Strahl A_1 bis Strahl B_2 zu überdecken. Wie man sieht, sind 15 cm Spiegelbreite bei den landläufigen Entfernungen Auge—Spiegel das Minimum dessen, was man so bräuchte — die meisten Spiegel sind aber heute noch kleiner. Daß 10 cm eindeutig zu wenig sind, beweist Bild 1.

Nun kommt der nächste Einwand: Man brauche ja nicht unbedingt einen ebenen Spiegel zu nehmen, denn ein gewölbter bringe trotz Kleinheit das große Gesichtsfeld. Das stimmt auch, mittels Wölbung kann man den äußeren Randstrahl B_2 beliebig weit nach außen drücken. Leider passiert dabei aber etwas anderes:

Man kann einen ebenen Spiegel nicht einfach zylindrisch wölben wie im Lachkabinett, man muß ihn sphärisch wölben und bekommt dabei eine Bildverkleinerung. Diese Bildverkleinerung stört erheblich das Entfernungsschätzen und damit das Schätzen der Geschwindigkeit eines auflaufenden Hintermannes. Man sollte das nicht gering achten! Jedes Entfernungsschätzen und das noch viel wichtigere Geschwindigkeitsschätzen beruht sowohl auf dem zweiäugigen, stereoskopischen Sehen wie gleichzeitig auf einem erfahrungsmäßigen Größeschätzen. Beide Verfahren, die völlig unbewußt auf Grund einer Reaktionsautomatik ablaufen, werden hoffnungslos gestört, wenn man sowohl die Größenschätzung wie die Winkelbeurteilung des stereoskopischen Sehens durch die Spiegelwölbung zerstört. Könnte man allerdings einen Mann seine gesamte Umwelt langzeitig durch eine winkel- und größenstörende Optik betrachten lassen, wie etwa der Unterseebootfahrer sich langzeitig an die Bildwirkung seines Sehrohres adaptieren kann, dann wäre dagegen kaum etwas zu sagen, der Mensch gewöhnt sich an alles, sogar an gechlortes Trinkwasser. Man kann aber nicht verlangen, daß die Umstellung vom Direktsehen und Direktschätzen auf Schätzen nach Verkleinerungsoptik binnen einer Zehntelsekunde geht. Da hilft auch keine jahrelange Gewöhnung, denn es handelt sich um einen ähnlichen Vorgang wie die Blendung durch Lichtblitze. Es geht nicht um die Umstellung als solche, sondern um die geringe Umstell*zeit* von Fall zu Fall. Gesichtsfeldvergrößerung durch Wölbung eines kleinen Spiegels ist also wenig empfehlenswert, zuweilen gefährlich, zumal ja auch noch keineswegs das gesamte Gesichtsfeld eines gewölbten Spiegels wegen seiner beträchtlichen Randverzerrung optisch brauchbar ist.

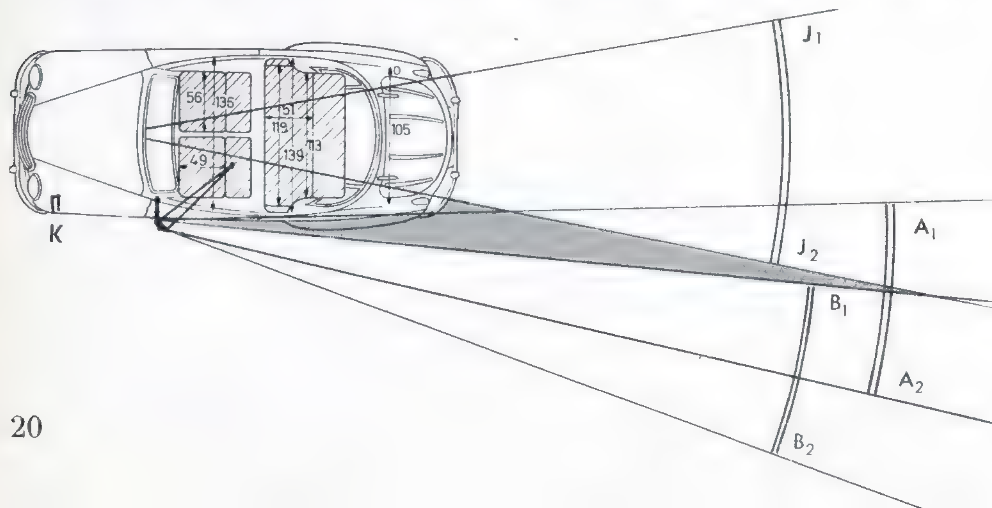
- *Wir sehen: Mit gewölbtem Spiegel geht es nicht und bei einem Planspiegel kommt man nicht unter 15 cm Breite herunter.*

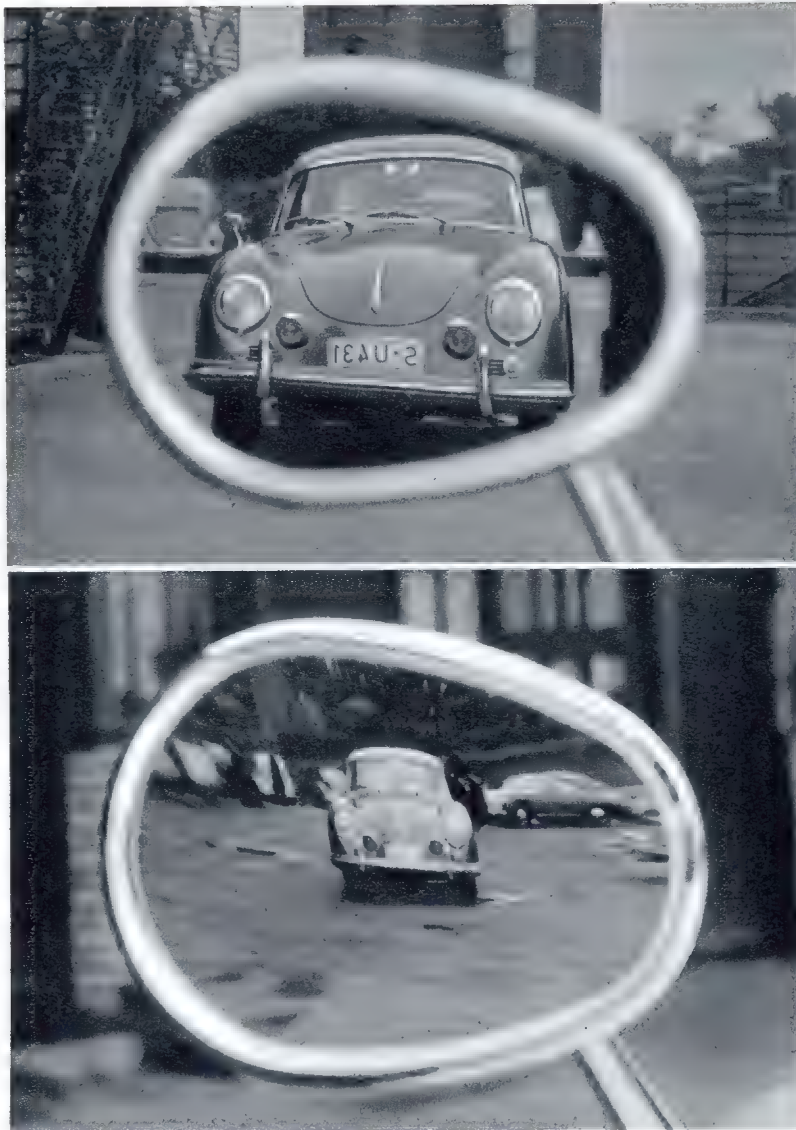
Muß denn aber ein Spiegel unbedingt rund sein? Oder muß er sonst eine Form haben? Nein: Es genügt vollkommen, einen ebenen, 15 cm breiten Spiegel nur 6 cm hoch zu machen, 10 cm Höhe sind bereits gehobener Lebensstandard. Treffen wir uns in der Mitte:

- *Rechteckig mit höflichen Rundungen, unter allen Umständen plan, 15 cm breit, 8 cm hoch — das ist das richtige Spiegelmaß für einen maximalen Augenabstand von 90 cm zum Spiegel.*

Einen solchen Spiegel in eine annehmbare Fasson zu bringen, dürfte kaum eine große Kunst sein, man braucht sich da keinen Zentimeter Spiegelfläche abhandeln zu lassen.

Nun gibt es auch Leute, die ihre Spiegel hübsch weit vorn auf die Kotflügel setzen. Kann man natürlich. Aber das vergrößert wieder den Abstand Auge—Spiegel, und verringert proportional das Sehfeld. Spiegel am Kotflügel bedeutet meist einen Augenabstand von wenigstens 170 wenn nicht gar 220 cm. Im Falle von Bild 1 würde der Spiegel auf dem Kotflügel bei K die Sehwinkel auf weniger als die Hälfte verkleinern! Das soeben geforderte Spiegelmaß 8×15 cm,

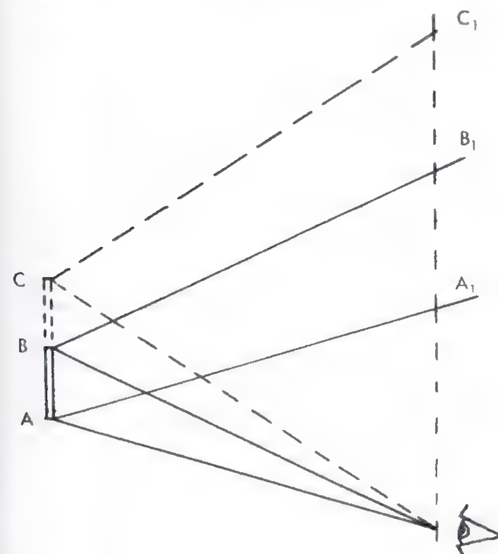




Hier wurde zweimal der gleiche Wagen in genau der gleichen Stellung und Entfernung vom Rückspiegel aufgenommen. Im gebogenen Spiegel (oben) kann man im Gegensatz zu dem mit planebener Sichtfläche (unten) den Abstand des überholenden Wagens auch nicht ungefähr richtig einschätzen.

das bis jetzt noch von keinem Spiegel erreicht wird, müßte auf 16×30 cm wenigstens vergrößert werden, wenn man bei Kotflügelmontage dasselbe Gesichtsfeld haben wollte. Damit ist diese Montageart ja wohl abgetan. Falls jemand noch mehr Argumente gegen die Kotflügelmontage will: Ewig verdreckt, denn die Sprühdreckdichte nimmt mit jedem Dezimeter nach unten enorm zu, in Fahrt nicht nachzustellen, von Regentropfen nicht sauberzuwischen.

Womit wir bei der Anbauhöhe wären: Ich bin für möglichst hoch, tunlichst so hoch wie der Innenspiegel. Es ist wirklich enorm, wie der Sprühdreck nach oben zu rapid abnimmt.



Spiegel müssen billig sein, leider. Deshalb wird dran gespart. Muß aber ein Spiegel schlecht verchromt sein? Chrom ist doch technische Hochstapelei, werkgerecht ist gebondert und lackiert. Kein Stängelchen, sondern ein profilierter Tragarm. Hätte noch den Vorteil, auch bei der großen zuweilen notwendigen Länge von 22—25 cm noch absolut steif zu sein und nicht zu schwingen. Schwingende Spiegel hasse ich, man sieht darin nichts mehr. Also bitte keine schwingungsfähigen Ärmchen, denn der Spiegel schwingt ja doch nie in der Spiegelebene, sondern im Winkel — und zerrt. Dabei braucht nicht mal der Tragarm in sich elastisch zu schwingen. Es genügt schon leise Wackelei in losen Schrauben — und es gibt Schraubenbefestigungen bei Spiegeln, die nach höchstens 10 Minuten Fahrzeit schon wieder lose sind. Falls jemand nach Raffinessen sucht, um sich von seinen Konkurrenten zu unterscheiden: Wie wäre es mit einem Tragarm, der — aus Kunststoff oder sonstwie — sich wegklappt, wenn jemand mit der Schulter dagegenlehnt? Um alsbald in die Grundstellung zurückzuklappen, sobald die Schulter wieder weg ist?

Ein richtig gemachter Außenspiegel ist Goldes wert, viel schöner als ein Innenspiegel, nur muß er eben richtig gemacht sein. Es gibt Leute, die bereit sind, eine Sache zu kaufen, nur weil sie viel kostet. Wie wäre es, mal einen Außenspiegel zu machen, der alle optischen Forderungen erfüllt, die der erbarmungslose Schnellfahrer stellt, einen Spiegel, der mechanisch grundsolide ausgelegt ist, einen Spiegel der schlicht so viel kostet, wie er wert ist und wie man eben für gute Arbeit haben muß? Also doppelt so viel wie die Konkurrenz? Wäre bestimmt zu verkaufen. *C. H.*

Werden die Amerikaner sparsam?

Gerade jetzt, am Vorabend des Erscheinens der neuen Modelle, beginnt sich unter den Autofahrern Amerikas eine neue Tendenz bemerkbar zu machen, die vielleicht zu einer Revolution in der Industrie führen kann. Seit Jahren steigert man die PS-Leistungen und damit auch den Benzinverbrauch. Nun scheint sich aber die Einsicht durchzusetzen, daß das Rennen um die höchsten PS-Zahlen in seinem Wert sowohl für die Praxis als auch für die Reklame an einem gewissen Endpunkt angekommen ist. Die ständig anwachsenden Verkaufsziffern von ausländischen Wagen mit ihren relativ schwachen Motoren, aber auch ihrem erheblich geringeren Benzinverbrauch, lassen deutlich erkennen, daß für derartige Fahrzeuge Nachfrage besteht. Die Versuchsabteilungen der US-Automobilfabriken sind nun damit beschäftigt, kleinere Hochleistungsmaschinen zu entwickeln, um dieser Nachfrage mit einheimischen Erzeugnissen zu begegnen. Man wird in nächster Zeit darauf ausgehen, durch verbesserte Motoren, leichteres Gewicht und verbesserte Getriebe Kraftstoff zu sparen. Aus dem gleichen Grund arbeitet man an der Brennstoffeinspritzung, und General Motors entwickelt eine Gasturbine, für die sehr billiger Brennstoff verwendet werden kann.

Im vergangenen Jahr wurden in den USA etwa 9,5 Milliarden Dollar für 32,5 Milliarden Gallonen Benzin ausgegeben. Der Durchschnittsfahrer verbraucht etwa 650 Gallonen (ca. 2460 l) im Jahr. In Detroit kostet das Super-Benzin jetzt 36,3 cents per Gallone. Das sind also nahezu 250 Dollar im Jahr nur für Benzin, und das ist schon eine ganz nette Summe. Aber gerade die 1956er Modelle haben einen deutlichen Rückgang in der Sparsamkeit gezeigt. Der Nash Rambler z. B. als wirtschaftlichster USA-Wagen braucht jetzt 10 l/100 km, während sein Vorgänger 1955 noch mit 9,5 l auskam. Pontiac gibt seinen Käufern 20 l gegen früher 18 l an, Plymouth 19 gegen 17 l für 1955. Die durchschnittliche PS-Zahl ist von 173 auf 201 gestiegen, 1950 lag sie noch bei 116!

Alles dies weist darauf hin, daß die 1957er-Wagen wahrscheinlich den Gipfelpunkt dieser Entwicklung darstellen werden, und daß man nun auch die wirtschaftliche Seite beachten wird. In diesem Zusammenhang ist es interessant, daß VW im ersten Halbjahr 1956 25 000 Einheiten verkaufte und damit z. B. Hudson mit 18 000 Wagen bei weitem überflügelte. Es ist dies das erstemal in der Geschichte der USA-Automobilindustrie, daß sich ein ausländischer Wagen besser verkaufte als eine eingeführte amerikanische Marke. Der Rambler als amerikanischer Kleinwagen bewies mit einem nur um 17 % zurückgegangenen Verkauf in diesem Jahr im Vergleich zu einem Gesamtrückgang von 27 % in der US-Automobilindustrie, daß tatsächlich bereits ein starkes Interesse für sparsame Wagen vorhanden ist. *H. G. Schwarz*

Zubehör im Examen

Zweite Folge

Moto Meter-Elektrik-Zeituhr

Eine Zeituhr gehört eigentlich zu dem Zubehör, das man sich zuerst anschafft. Und wenn schon eine Zeituhr, dann nur eine elektrisch betriebene. Die Abweichung von der Normalzeit ist nach 1½jährigem Betrieb nicht größer als bei einer gleichteuren Armbanduhr; und was den Einbau anbelangt, so sollte man die Stromzufuhr mit einer Hülsensicherung absichern. Sofern Sie einen Bosch-Batterie-Hauptschalter eingebaut haben, muß der Anschluß der Zeituhr vor dem Hauptschalter liegen. Der Einbaudurchmesser beträgt 60 mm, sie ist mit weißem, schwarzem und einem dem VW-VDO-Tachometer angepaßten graublauem Zifferblatt lieferbar. Eine Klemme für indirekte Beleuchtung ist vorhanden.

Hersteller: Moto Meter Meßgeräte für Kraftfahrzeuge, Stuttgart-N, Heilbronner Str. 67—73.

Preis: 32,00 DM.

Moto Meter-Elektrik-Ölfernthermometer, mit Doppelkontaktsignal

Über den Wert eines Ölfernthermometers braucht eigentlich nichts gesagt zu werden. Beim praktischen Fahrbetrieb kommt es aber nicht allein auf die Anzeige unzuträglicher Höchsttemperaturen an, sondern auf die Kontrolle der richtigen Betriebstemperatur und auf die Warnung bei Wärmeverhältnissen im Motor, bei denen das Schmieröl noch nicht genügend warm ist, um die Gänge voll ausfahren zu können. Deshalb ist solchen Ölfernthermometern der Vorzug zu geben, bei denen zu niedrige *und* zu hohe Öltemperaturen mittels einer Warnlampe angezeigt werden, und solche mit einfacher Kontaktgebung sind besser als solche ohne Warnsignal. Was die Skalenausführung anlangt, so gestattet die konzentrische Zeigeranordnung ein größeres Anzeigenfeld als die exzentrische Lagerung der Zeigerwelle. Das VW-Spezialmodell weist aber nur die erstgenannte Ausführung auf.

Der Geber wird anstatt der Ölablaßschraube eingesetzt, und damit die Leitung zum Anzeigeinstrument nicht durchhängt, klemmt man diese mittels einer gummiarmierten Rohrschelle am Chassisboden fest. Obwohl das Fahrzeug 18 Monate hauptsächlich auf Feldwegen gefahren wurde, sind Beschädigungen der Leitung, gegen die anfänglich Bedenken bestanden, nicht vorgekommen.

Was die Skalenausführung anbelangt, gilt das gleiche, was bei der Zeituhr gesagt wurde; nur daß hier wie bei den Kühlwasserfernthermometern 3 Durchmesser zur Verfügung stehen: 40, 52 und 60 mm.

Hersteller: Moto Meter, Stuttgart-N.

Preis: Für VW 34,50 DM. Für andere Pkw-Typen 21,75—28,50 DM. Mit als Ölmeßstab ausgebildetem Wärmefühler 38,00—46,00 DM.

Moto Meter-Elektrik-Benzinstandmesser mit Warnsignal

Einen litergenauen Benzinstandmesser außer dem Peilstab Modell „ältere Steinzeit" habe ich noch nicht gesehen. Aber immerhin hat man mit einer Benzinuhr eine Ahnung von den unsichtbaren Reserven im Kraftstofftank. Zumal dann, wenn mehrere Personen das gleiche Fahrzeug benutzen. Das Wichtigste am Moto Meter-Benzinstandmesser ist aber eigentlich das kleine rote Lamperl: hat der Motor den Tank leer genuckelt und reicht der blaue, rote oder gelbe Saft so noch an die 50 oder 60 Kilometer, dann errötet es schamhaft. Und zwar so intensiv, daß man es praktisch nicht übersehen kann.

Beim nachträglichen Einbau ist darauf zu achten, daß das Anzeigegerät genau zu dem Fahrzeugmodell paßt (VW bis Modell 1952 oder ab 1953!); der Gehäusedurchmesser beträgt 52 mm, und was das Zifferblatt betrifft, so gilt das gleiche wie für das Moto Meter-VW Fernthermometer. Im übrigen wurde die erfreuliche Tatsache beobachtet, daß der Zeiger auf der Skala auf unebener Straße nicht auf Schwankungen des Tankinhaltes anspricht.

Hersteller: Moto Meter, Stuttgart-N.

Preis: Für VW und Porsche 38,50 DM.

Moto Meter-Ampèremeter

Im Gegensatz zu Personenwagen ausländischer Provenienz tritt das serienmäßig eingebaute Ampèremeter in Deutschland in den Hintergrund. Obwohl seine Vorteile auf der Hand liegen. Beziehungsweise auf dem Zifferblatt.

Sein Hauptvorzug ist der, daß man — nachdem heute hunderterlei elektrisches Zubehör angeboten und auch gekauft wird — besonders bei Nachtfahrten im Winter weiß, ob der Ladestrom der Lichtmaschine den Bedarf des augenblicklich eingeschalteten Zubehörs auch befriedigen kann. Mit anderen Worten: daß man nicht auf Kosten des Batteriestromes fährt, den man am nächsten Morgen dringend beim Starten benötigt. Im übrigen kann man mit so einem Ampèremeter alles mögliche kontrollieren: es zeigt Ihnen, ob der Regler funktioniert, der Heizstab des Rückfensters ausgeschaltet wurde, ob beide Stoplichter oder nur eines brennen, ob die Schleifkohlen erneuerungsbedürftig sind.

Auf der anderen Seite muß aber auch gesagt werden, daß heute bei Gebrauchswagen die Tendenz im Zuge der Automatisierung dahin geht, die Kontrollgeräte soweit als möglich zu reduzieren.

Bei der Montage ist beim VW das eine Kabel bis zur Lichtmaschine durchzuziehen. Die Gehäusedurchmesser betragen 40, 52 oder 60 mm, und die Ausführung der Zifferblätter entspricht der der Moto Meter-Fernthermometer. Meßbereich 30-0-30 Amp.

Hersteller: Moto Meter, Stuttgart-N.

Preis: 11,00 DM.

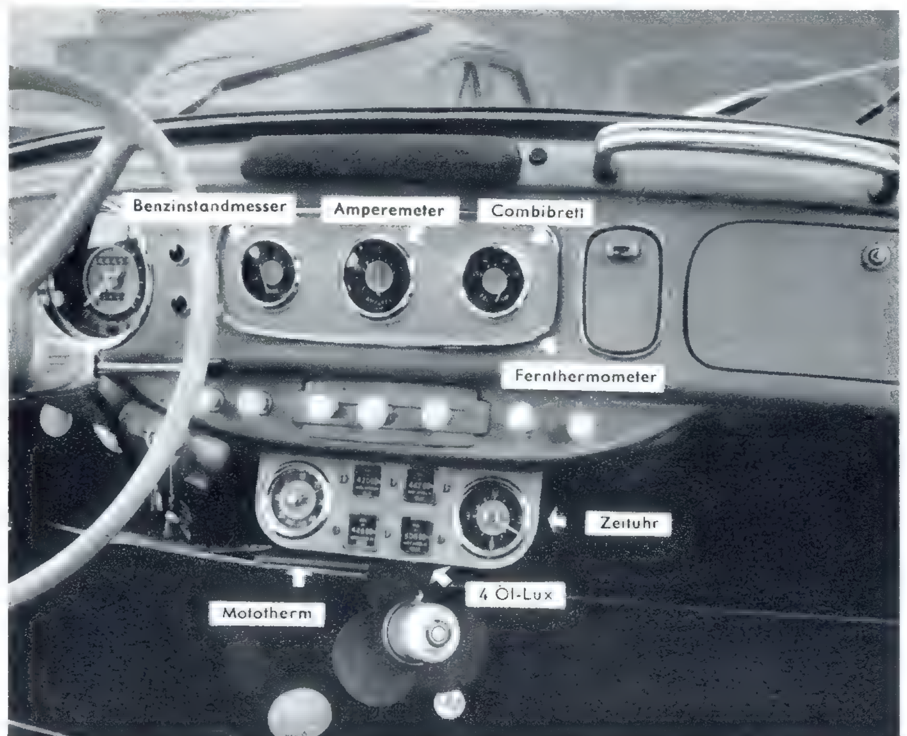
Moto Meter-Mototherm

Auch das Mototherm, das vor einem Jahr neu herauskam, ist mehr als nur eine liebe Spielerei: nachdem die Wagenheizungen immer wirksamer werden, kommt man zu leicht in Versuchung, die Wageninnentemperatur zu hoch steigen zu lassen (was mit schnellerer Ermüdung gleichzusetzen ist); zum anderen warnt das Mototherm mit rotem Dauerlicht, wenn die Außentemperatur sich bedenklich dem Nullpunkt nähert. Das ist gleichbedeutend mit der Möglichkeit der Eisbildung an prädestinierten Straßenstellen.

Im übrigen bedarf so ein Mototherm keiner Wartung, es sind nur 2 elektrische Anschlüsse nötig, und die Verlegung des Wärmefühlers, den man am besten in einem Stoßstangenhorn oder in der Wölbung der Stoßstange unterbringt, macht keine Schwierigkeiten. Die Beleuchtungslampe wird an der übrigen Armaturenbeleuchtung, die Gefahrenleuchte an der Klemme des Zündschalters angeschlossen. Vorteilhaft ist es, die Metallumspinnung des Kapillarrohres, die zum Rosten neigt, gleich von Anfang an mit einem Schutzanstrich zu versehen. Der Einbaudurchmesser beträgt 60 mm.

Hersteller: Moto Meter, Stuttgart-N.

Preis: 34,50 DM.



Das Moto Meter Combi-Brett

Zunächst können sämtliche Moto-Kontroll-instrumente von 40, 52 und 60 mm Einbaudurchmesser mittels verschiedener Spezialhalter nachträglich an der Lenkradsäule oder am unteren Rand des Armaturenbrettes angebracht werden.

Für VW-Besitzer gibt es aber eine elegantere Lösung: das Combi-Brett, das in den verschiedenen VW-Originalfarben lieferbar ist, und statt des Radio-Grilles in das Armaturenbrett eingesetzt wird.

Normalerweise wird das Combi-Brett mit Ölfernthermometer, Zeituhr und Benzinstandmesser (alle mit Innenbeleuchtung) bestückt geliefert. Da die mittlere Aussparung 60 mm beträgt, kann statt der Zeituhr entweder ein Ampèremeter oder ein Mototherm eingesetzt werden.

Werden wie auf unserer Abbildung alle fünf Instrumente eingebaut, so verwendet man wegen der ästhetischen Wirkung besser eine Blechschürze, die in der Farbe des Armaturenbrettes gespritzt wird. Da aber die Zeituhr und das Mototherm eine vorspringende Stellschraube bzw. einen erhabenen Wärmefühler haben, die bei Unfällen unter Umständen eine gefährliche Stanzwirkung ausüben können, ist es im Interesse der inneren Sicherheit besser, die Blechschürze gegen die Armaturenbrettebene um 12—15 mm zurückzusetzen und das Material der Schürze nicht zu starr zu wählen. Und Geräuschfanatikern sei verraten, daß ein zwischengelagerter Gummiköder Wunder wirkt!

Hersteller: Moto Meter, Stuttgart-N.

Preis: Combibrett in Standardausführung 110,00 DM. Aufpreis für Sonderlackierung 2,00 DM. Anbauhalter 2,00—4,00 DM. Lenksäulenhalter 3,00—5,00 DM.

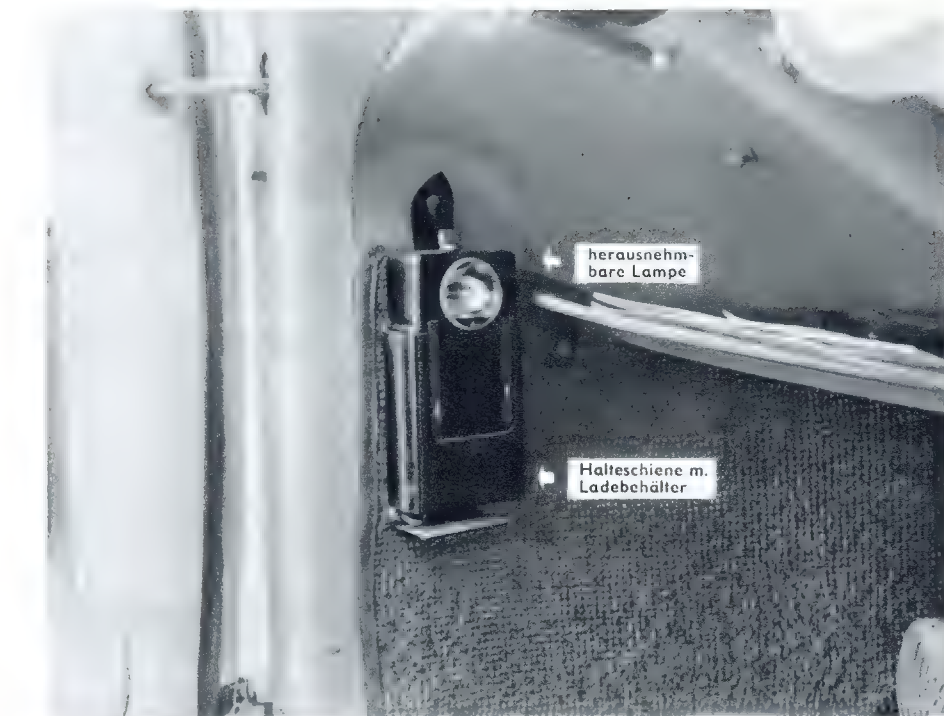
Öl-Lux

Diese kleine Erinnerungsstütze, auf der man mittels Einstellrädchen den Kilometerstand einstellen kann, bei dem der nächstfolgende Ölwechsel vorgenommen werden muß, wird nur zum Anklemmen an die Lenksäule geliefert. Man kann damit aber noch mehr anstellen: sägt man nämlich alles Überflüssige ab und montiert mehrere Öl-Luxe auf eine Armaturentafel nebeneinander, so kann man verschiedene Zahlen, die man sich merken will, einstellen: den Kilometerstand beim Auftanken, die nächstfällige Abschmierung der Vorderachstragarme (VW), den nächsten Ölwechsel und Kundendienst. Da die Mechanik dieses kleinen Einstellgerätes unabhängig von allen Zufälligkeiten ist, kann hier eigentlich nichts kaputt gehen, und man kann mit einem Blick übersehen, ob wichtige Wartungsarbeiten im Trubel der Geschäfte versäumt wurden.

Bei dieser Gelegenheit mußte der Schalthebel um ca. 60 mm gekürzt werden. Die daraus resultierenden kürzeren Schaltwege wurden als angenehm empfunden.

Hersteller: PS-Tachometer-Gesellschaft mbH., Düsseldorf, Hoffeldstraße 86—94.

Preis: 3,50 DM.



Acula-Taschenlampe

Die meisten Taschenlampen kranken an einem chronischen Leiden: braucht man sie, so funktionieren sie nicht, weil die Batterie erschöpft ist. Nun ist einer auf den guten Gedanken gekommen, eine Taschenlampe zu konstruieren, die dort dauernd aufgeladen wird, wo man sie braucht und auch Strom hat. Nämlich im Auto selbst. Damit ist ihre ständige Betriebsbereitschaft a priori garantiert.

Die Acula-Lampe besteht aus zwei Teilen: dem eigentlichen Lampengehäuse und einer Halteschiene, in der der Ladebehälter untergebracht ist.

Die Halteschiene baut man zweckmäßig in guter Reichweite links unterhalb des Armaturenbrettes ein (keine Diebstahlmöglichkeit bei geöffneten Fenstern), dabei ist auf gleiche Polarität und richtige Anschlußspannung zu achten. Damit keine Säure ausfließen kann, muß die Halteschiene unbedingt senkrecht stehen. Im übrigen soll nach Fabrikangabe die Lauge des Stahlakkumulators in größeren Abständen kontrolliert werden. (Nach 1½ Jahren Betrieb stimmte der Laugenstand immer noch!)

Die Brenndauer wird mit drei Stunden angegeben, die Leuchtweite reicht gut 75 Meter.

Alles in allem ist die Acula-Lampe das Gegebene für Leute, die wie Landärzte viel bei Dunkelheit herumfahren müssen. Der Preis ist allerdings ziemlich hoch; aber dafür bekommt man schließlich auch ein Jahr Garantie!

Hersteller: Th. Benning, Bocholt i. Westf., Münster Straße 135/137.

Preis: 38,00 DM. *Hans Immert*

Ins Ausland mit mehr als 1500 DM

Vom 15. Oktober an dürfen deutsche und ausländische Reisende mehr als 1500 DM beim Verlassen Deutschlands bei sich haben. Die Freigrenze, die bisher bei 1500 DM lag, wurde aufgehoben.

Allerdings wird man aber in die meisten europäischen Reiseländer deutsches Geld oder Reiseschecks mitnehmen müssen, da Ein- und Ausfuhr landeseigener Zahlungsmittel nach wie vor kontingentiert sind. So dürfen z. B. nach England nur zehn Pfund, nach Holland 1000 Gulden, nach Jugoslawien 1500 Dinar Bargeld eingeführt werden, und für Reisen in die Schweiz geben die deutschen Banken pro Kopf nur 50 Franken als Handgeld ab. Bei der Ausreise aus Frankreich dürfen nur 20 000 ffrs., aus England zehn Pfund, aus Holland 1000 Gulden, aus Italien 30 000 Lire, aus Jugoslawien 1500 Dinar und aus Österreich 10 000 Schilling mitgenommen werden. Die Mitnahme von Reiseschecks, die in unbeschränkter Höhe ausgestellt werden, ist zu empfehlen, da der Eintausch deutschen Geldes im Ausland z. T. zu einem niedrigeren Kurs erfolgt. Für Reisen in die sogenannten Dollarländer müssen beim Geldeintausch in Deutschland Reisepaß und Visum oder Schiffs- bzw. Flugkarte vorgelegt werden.

Im Rahmen der neuen Bestimmung Außenwirtschaft 65/56 des Bundeswirtschaftsministeriums ist es gestattet, Geschenke aus dem Ausland im Wert bis zu 500 DM einzuführen. Es ist aber ein Irrtum anzunehmen, daß diese Waren auch zollfrei sind. Für die Einfuhr von Geschenk- und Warensendungen — auch wenn sie für den eigenen Gebrauch bestimmt sind — bestehen nach wie vor Zollvorschriften, die z. B. besagen, daß für ein Pfund Kaffee 4,— DM, 100 Zigaretten 8,— DM und für eine Flasche Branntwein oder Likör 21,— DM Abgaben zu entrichten sind. Bei Geschenkartikeln wird nach der Rechnung gefragt, um den Zollsatz zu ermitteln. Ist keine Rechnung vorhanden, wird geschätzt. Die Höchstmengen zur zollfreien Einfuhr von Genußmitteln (25 Zigaretten, 50 g Tabak etc.) und 25 Liter Kraftstoff im Tank bestehen leider weiterhin.

AvD-Pressedienst



Am Genfer See bei Montreux Foto: OCST

Herbstfahrt zu den Schweizer Seen

Im Oktober wird es still auf den Straßen. Die Saison geht zu Ende, in den Seebädern fängt man an, die Bilanz zu ziehen, und auf den Hochalpenstraßen muß man schon mit Schnee rechnen. Man muß sich also langsam nach Reisezielen umsehen, die auch im Spätherbst noch lohnen.

Als Reisezeit ist der Spätherbst durchaus nicht zu verachten. Wohl werden jetzt die Tage kürzer; aber dafür ist auch das Wetter am beständigsten. Und der feine Dunst, der am Morgen und gegen Abend die Tallagen in jenes unwahrscheinliche perlmatte Licht taucht, wird am Nachmittag durch eine Sichtigkeit abgelöst, die unter günstigen Verhältnissen 350 Kilometer und mehr betragen kann.

Die Nutzanwendung daraus ist nun, daß man im Oktober möglichst in die Alpen fahren sollte. Aber nicht zu hoch hinauf, damit einem der Neuschnee keinen Strich durch das Reiseprogramm machen kann. Man wird also die Hochalpenstraßen aus dem Programm herauslassen und nur bis zu mittleren Lagen — also so um die 1500 Meter herum — gehen. Da man aber dazu auch noch Landschaft haben möchte, und zum anderen die Fahrt nicht allzuweit gehen sollte, sind eigentlich die Schweizer Seen das Gegebene für diese Jahreszeit.

Auf einer Schleife, die ab der Schweizer Grenze ca. 1000 km mißt, führt die vorgeschlagene Fahrt an 15 Seen vorbei. An großen und kleinen, an solchen mit großen Namen und anderen, wohin sich kaum einmal ein Fremder verirrt.

Die Route ist so angelegt, daß diese Strecke auch Leute fahren können, die noch nicht über allzureichliche Paßerfahrung verfügen. Zwar geht es am Gotthard bis 2112 Meter hinauf — aber wer da schön langsam hinauffährt, bergab den Motor bremsen läßt und die Rechtskehren ins Tessin hinunter so fährt, wie er es gelernt hat, dem kann eigentlich gar nichts passieren. Übermäßig viel Verkehr liegt auf der Gotthardtstraße jetzt kurz vor Saisonschluß sowieso nicht mehr.

Sollte aber der Wettergott Ihnen einen Strich durch die Rechnung machen, und die Gotthardhöhe einschneien lassen (womit man Ende Oktober immer rechnen muß), so ist das auch nicht weiter schlimm: dann verladen Sie in Göschenen und lassen sich von der SBB für 2.40 sFr und Ihr Fahrzeug für 26.00 sFr durch den Tunnel bis Airolo rollen, wo Sie sich dann wieder selbst ans Steuer setzen.

Der Ausgangspunkt dieser Fahrt ist Basel. Bis hierher sind es von München 395 Kilometer, von Frankfurt a. M. 345 km, von Köln 525 km, von Hannover 685 km und von Hamburg 850 km.

Der Bieler See:

Jetzt fahren Sie nicht die schnellere Strecke über den Oberen Hauenstein, sondern wählen die landschaftlich lohnendere Straße über Delémont und Tavannes. Die führt nämlich durch den Schweizer Jura. Das Schönste am Bieler See ist die St. Petersinsel. Mit dem Wagen kann man aber nur bis Erlach (Abzweig von der eingezeichneten Route in Landeron am Südende des Sees) fahren. Der Blick von hier ist überraschend: links stürzt der Jura eigensinnig über Felsnasen ins flaschengrüne Wasser, rechts verliert sich das Seeland in dunstender Ferne, und um die Abendstunde fließen die kleinen Wellen in Rembrandgoldfarben hinter dem Röhricht zusammen. Wer es ganz schlau anstellt, mietet sich hierzu in Neuveville ein Ruderboot.

Der Neuchâteler See:

Im ganzen gesehen ist der Neuchâteler See anmutiger als der Bieler See. Wer viel Zeit hat, sollte den Umweg über den Chasseral und die Vue des Alpes machen; diese rund 50 km Umweg lohnen besonders bei sichtigem Wetter.

Die Glanzpunkte am Neuchâteler See liegen etwas abseits. 2 km südöstlich von St. Blaise liegt die Häusergruppe La Tène, einer berühmten vorgeschichtlichen Fundstätte aus dem letzten halben Jahrtausend vor der Zeitrechnung, der Abstecher zum Chaumont ist besonders am Spätnachmittag lohnend, und die Gorges de l'Areuse sollte man sich auch nicht entgehen lassen.

Der Lac de Joux:

Der schönere Weg zu diesem fjordartigen See führt über Grandson—Vuiteboef—Vallorbe und dann entlang der Ostuferstraße. Die interessanteste Stelle liegt mitten im See, wo sich zuweilen die Wellen dunkel verfärben und weiße Schaumkronen bekommen: hier im „Noir du Lac" versickert nämlich die Orbe, um erst 12 km ostwärts davon bei Vallorbe wieder ans Tageslicht zu treten. In klaren Winternächsten sollen zuweilen am Mont Risoux noch Wölfe heulen, in den „Derrière-la-Côte" hört man gelegentlich ein altertümliches Patois ohne Nasale, das beinahe provencalisch klingt, und im Mündungsgebiet der Orbe bilden Heiden und Ginster hüfthohe Dickichte.

Der Genfer See:

Jetzt kommen Sie bloß nicht auf den Gedanken und fahren über den Col du Marchairuz nach Rolle hinunter! Diese Straße ist nur etwas für Könner! Der Weg orbeaufwärts bis La Cure mit einem kurzen Stück über französisches Gebiet und dann über den Col de St. Cergue ist dagegen das reinste Parkett.

Die schönste Ecke des Genfer Sees liegt an seinem Ostzipfel. Auf steiler Felsnase liegt Glion wie ein Balkon über dem Wasser; von Caux aus lohnt die Fahrt mit der Zahnradbahn auf die Rochers de Naye genauso wie von Lally auf die Pléiades mit der berühmten Fernsicht. Das Tollste aber, was man hier unternehmen kann, sind die 7,5 km Bergstraße (schmal, sehr schwierig, nichts für Durchschnittsfahrer) von Caux zum Col de Jaman (1516 m).

Lac de la Gruière:

Die Straßen nach Bulle über Corsier und Blonay sind gleich schön; die erste ist aber leichter zu fahren. Der See von Gruière ist genau genommen ein Staubecken der Sarine. Jetzt im Herbst, wo sein Spiegel tief liegt, kommt sein ganzer Urweltcharakter heraus: wild, vielarmig, mit gelbroten Steilufern und Schwemmsandbildungen. Besonders eindrucksvoll ist die Insel mit der Ruine mittendrin. Direkt an das Ufer kann man nicht heranfahren. Die paar Meter dorthin sollte man aber zu Fuß gehen. Lohnend der Abstecher von Fribourg zum einsamen Schwarzsee (28 km).

Der Thuner See:

Der direkte Weg zum Thuner See führt über den Jaun-Paß (1509 m, Straße z. T. eng und ungeteert). Anfänger wählen besser den Umweg über Bern. In Thun müssen Sie aufpassen, um die Ausfahrt zur Norduferstraße zu erwischen; die ist nämlich um vieles schöner als die Durchgangsstraße über Spiez (ungefährlich, aber immerhin etwas Vorsicht nötig!). Äußerst lohnend der Abstecher von Interlaken nach Beatenberg (11 km) und dann mit der Bergbahn auf das Niederhorn.

Der Brienzer See:

Interlaken ist eine Ansammlung von Hotels inmitten einer einmaligen Alpenlandschaft. Deshalb ist es berechtigt, teuer zu sein. Bis zu einem gewissen Grade kann man das verstehen. Den genauen Gegensatz zu seinem turbulenten internationalen Treiben bildet das Südufer des Brienzer Sees. Hier müssen Sie sich Iseltwald merken (10 km ab Interlaken). Am Nordufer sollten Sie nicht versäumen, von Hofstetten aus mit der Bahn auf das Brienzer Rothorn zu fahren. Der Blick von hier auf die Viertausender des Berner Oberlandes ist einmalig.



Zeichnung: Ritz

Der Lungensee und Sarner See:

Die Fahrt über den Brünigpaß bietet keinerlei Schwierigkeit. Obwohl beide Seen schön sind, blassen sie gegen das, was Sie bisher gesehen haben, ab. Pressiert es Ihnen nicht gar zu sehr, dann merken Sie sich hier die Westuferstraße.

Der Vierwaldstädter See:

Zum Vierwaldstädter See hinunter ist es von Sarnen nur ein Katzensprung. Die Uferstraße Küßnacht—Weggis—Brunnen ist schöner als die B—2 über Arth; und wer den See von der anderen Seite kennenlernen will, der merke sich die Straße von Buochs nach Treib und die Axenstraße en miniature von Altdorf nach Bauen. Wissen Sie auch, daß — obwohl dieser See mitten in den Alpen liegt — in den Buchten von Vitznau und Weggis Edelkastanien und Feigen gedeihen, und in dem fjordwasserklaren See dreißig Fischarten leben? Und schließlich sollten Sie auch einmal nach Morschach hinauffahren (Abzweig 1 km hinter Brunnen): die Aussicht vom Axenstein auf die beiden Seearme ist einmalig.

Der Lago Maggiore:

Was Sie am Gotthard beachten müssen, wurde schon eingangs erwähnt. Die Bergsträßchen im Valle Leventina sollten aber nur die befahren, die ihr Fahrzeug voll beherrschen. Einzelgänger finden am Lago Maggiore etwas ganz anderes, was die anderen Schweizer Seen nicht haben: alte Höfe mit Gittern, Kneipen unter Glyzinien und Weinlaub, schwarze Bergforellen und Schluchten mit mannhohem Königsfarren, Lärchenwälder und feuchte Wiesengründe, auf denen die seltene Orchis Serapias wächst, Lindenwälder und weißstämmige Birken — das ist das Gesicht des Lago Maggiore abseits der großen Straßen, das nur ganz wenige kennen.

Der Lago di Lugano:

Der Monte Ceneri, über den man zuerst muß, ist eine harmlose Angelegenheit. Landschaftlich am schönsten ist die Bucht von Lugano, der Höhepunkt der Monte Generoso (Zahnradbahn ab Cabolago), wenig befahren die Uferstraße Cabolago—Porto Ceresio—Ponte Tresa. Auf dem Monte Bré und dem Monte San Salvatore muß man gewesen sein, in Figino müssen Sie sich einmal ansehen, was Schweizer Architekten aus einem Stück Uferland machen (Mio Sogno), und in Gandria muß man am See sitzen, wenn Tag und Nacht eins werden und die Silhouette des San Salvatore schwarz vor dem nachtblauen Himmelt steht.

Der Lago di Como:

Dieser See gehört zwar ganz zu Italien — aber wenn man von Lugano nach St. Moritz will, muß man daran vorbei. Wer Zeit hat, sollte mit dem Schiffchen nach Bellagio hinüberfahren. Das ist die schönste Stelle am ganzen See.

Die Oberengadiner Seen:

Der Weg zu den Oberengadiner Seen hinauf führt über die Kehren des Maloja-Passes. Die sind erstklassig ausgebaut und leicht zu fahren. Kurz vor dem Silser See überquert man ein kleines Wässerlein: das ist der junge Inn, der hier quellfrisch vom Piz Lunghin herunterhüpft. Lohnend ist hier das kleine Isola auf der Südseite und die Halbinsel Chasté. Die Besonderheit am Silvaplaner See sind die Murmeltier-Bauten (am Felshang über dem Campingplatz) und das stille Surlej, dessen Häuser größtenteils verlassen sind. Der Campfèrer See dicht daneben wirkt am schönsten von der Spitze der Landzunge aus, und wenn Sie jetzt noch zum St. Moritzer See mit seinen großen Kurhäusern wollen, dann müssen Sie in Campfèr rechts abbiegen.

Und damit sind Sie in St. Moritz, wo sich die Wege teilen: zurück nach Silvaplana und über den Julier (ganzjährig befahrbar) nach Chur, Feldkirch und Lindau, innabwärts über Schuls—Tarasp—Vulpera zur österreichischen Grenze bei Vinadi, und über den Albula-Paß (schön, aber eng und ungeteert, ab November gesperrt) nach Tiefencastel, Chur, Feldkirch und Lindau.

Zusammenstellung:

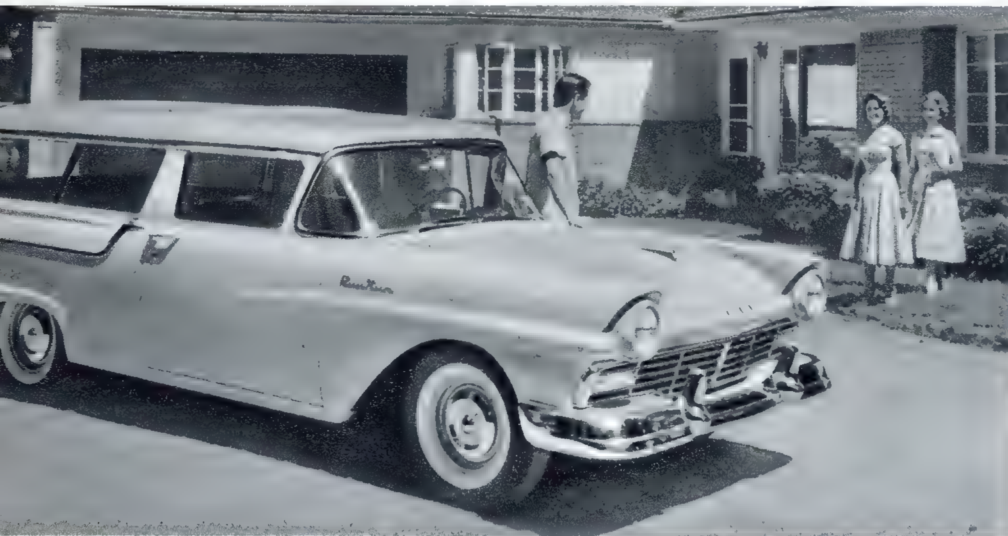
Basel—Vinadi = 982 Kilometer; Basel—Julier—Lindau/Ziegelhaus = 1058 km, Basel—Albula—Lindau/Ziegelhaus = 1088 km. Welche der drei Varianten Sie wählen, das hängt eigentlich allein davon ab, wo Sie nach Deutschland wieder einreisen wollen. Schön sind sie alle drei. Ich persönlich würde der Albula-Route den Vorzug geben.

Und was die Zeit anbelangt, so sollten Sie darauf mindestens 4 Tage mit folgender Streckeneinteilung verwenden:

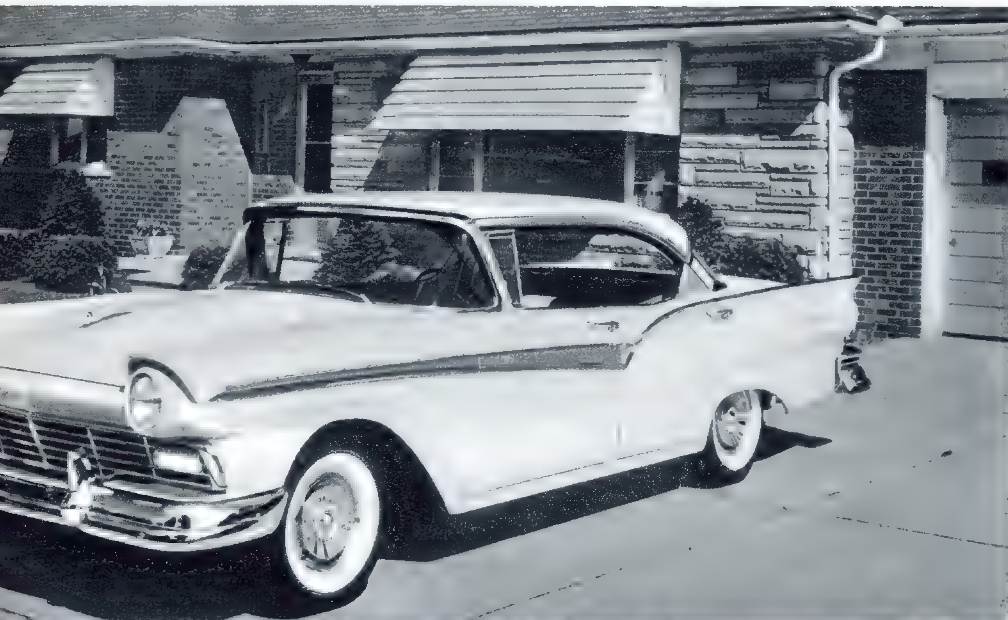
Basel—Lac de Joux—Luzern = 334 km; Luzern—Lugano = 232 km; Lugano—Vinadi = 210 km (bzw. Lugano—Julier—Lindau/Ziegelhaus = 286 km und Lugano—Albula—Lindau/Ziegelhaus = 316 km).

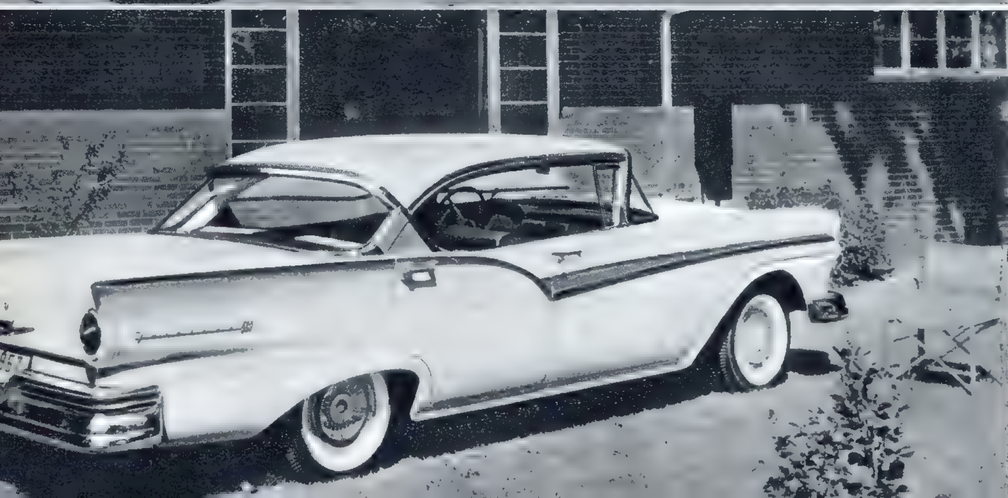
Ulrich Sempert

Amerikas Ford-Modelle 1957

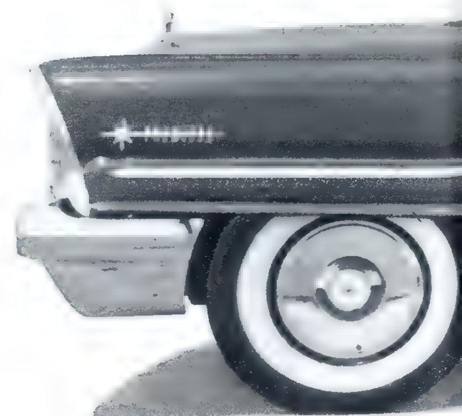


Das ist eines der vielen Kombiwagen-Modelle im Ford-Programm 1957. Daß es davon allein von dieser einen Marke an die zehn verschiedene gibt, zeigt die Bedeutung dieser Karosserieform auf dem amerikanischen Markt. Die beiden unteren Bilder zeigen den komfortablen Fairlane 500 als pfostenlose viertürige Hardtop-Limousine.





Als am 3. Oktober die Ford Division der Ford Motor Company in Dearborn den Blick auf die 57er-Modelle freigab, war allen Anwesenden klar: diese Wagen sind auch auf Hunderte von Metern von den Ford der Jahrgänge 55 und 56 — die einander ganz ähnlich waren — zu unterscheiden, sowohl von vorn, als auch von hinten und von der Seite. Der neue Ford hat ein starkes, ein männliches Gesicht. Die beiden Scheinwerfer sind wie durch einen Dreikantstab miteinander verbunden, der sich bis in die Seitenteile hinein fortsetzt. Straff modulierte Blenden sitzen wie Augenbrauen über den Scheinwerfern. Sie sind zusammen mit den Scheinwerfergehäusen aus einem Stück gepreßt, so daß Wasser weder eindringen noch Rostnester bilden kann. Das Gesicht ist bei allen vier Modell-Reihen einheitlich, sie unterscheiden sich dagegen in der Gliederung der Seitenflächen und durch die Reichhaltigkeit der Innenausstattung. Äußerlich erinnert die teuerste Serie, der Fairlane 500, durch die geschwungenen Heckflossen am stärksten an den „Mystère“, den letzten dream car der Ford Division. Im Preis darunter liegen der Fairlane (ohne 500), der Custom 300 und der Custom. Alle vier Reihen sind als zwei- und viertürige Limousinen erhältlich. Zwei- und viertürige Hardtops gibt es nur bei den beiden Fairlane-Reihen. Und das Cabriolet ist nur in der Fairlane 500-Reihe zu bekommen. Ford bietet vier Motoren an: einen Reihen-Sechszylinder mit 3,6 Liter und 144 HP (im Vorjahr 137 HP) sowie drei V 8-Motoren. Der erste gibt bei einem Hubraum von 4,4 Liter 190 HP ab (Vorjahr 176 HP), der Thunderbird-V 8 leistet 212 HP (Vorjahr 202 HP) aus 4,7 Liter. Neu hinzugekommen ist der 5,1 Liter-V 8 mit 245 HP, der im Vorjahr lediglich in den Mercury-Modellen zu haben war und 225 HP leistete. Mit diesem zuletzt erwähnten Motor, dem Thunderbird Special, dringt Ford in die amerikanische Mittelklasse vor. Das ist im Hinblick auf den finanzkräftigen Kunden nicht zu unterschätzen, denn er kann nun mit seinem Fairlane 500 — diesem bleibt der Thunderbird Special vorbehalten — „gleichberechtigt“ neben den Buicks, De Sotos und Mercurys einherrollen.



Für „bescheidenere" Ansprüche gibt es die kleineren Custom- und Custom 300-Modelle, wahlweise mit 144 HP-Sechszylinder- oder 190 HP-V 8-Motor.

Die leichte Steigerung der Motorleistung wurde durch eine Überarbeitung der „Atemwege" und ein neues Auspuff-System erreicht. Übrigens bietet Ford den Thunderbird Special für — wie es heißt — „ausgewählte Kunden" mit einem power package an. Der Motor leistet dann 265 HP!

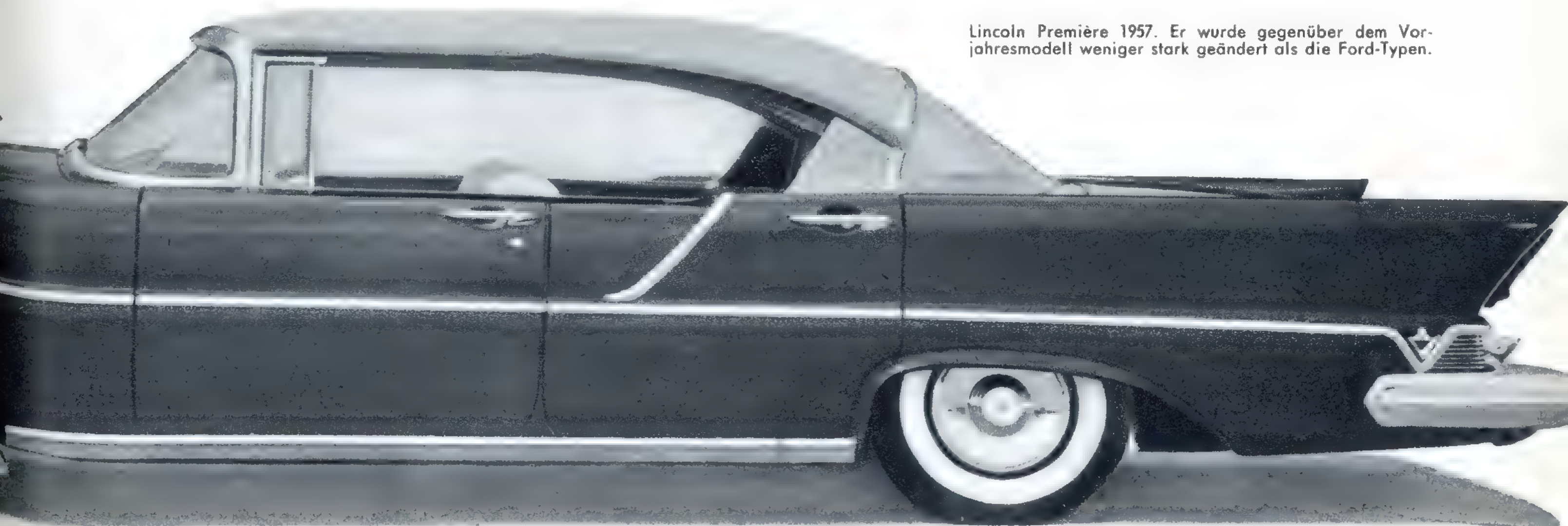
Die neuen Karosserien sind die zweite Waffe im Kampf gegen die Konkurrenz. Dabei handelt es sich um mehr als lediglich um neue Karosserien. Die Wagen wurden von Grund auf erneuert. Das bedeutet im Sinne des amerikanischen Automobilbaues, der — abgesehen von American Motors — auf die Rahmenbauweise schwört, mit dem Rahmen anfangen! Der neue Ford-Rahmen nimmt — ähnlich wie bei BMW und beim Continental — zwischen den Achsen die gesamte Wagenbreite ein. Dadurch bietet er nicht nur größere Stabilität und besseren Schutz bei Kollisionen von der Seite, sondern er ermöglicht es, die Fahrgäste zwischen die beiden Längsträger zu setzen, also tiefer als bisher. Und das war unbedingt notwendig, da die neuen Ford bis zu 8,5 cm (ganz recht, das sind 85 mm!) niedriger sind als die entsprechenden Modelle des Vorjahrs. Da außerdem die Kopffreiheit größer werden sollte, mußte schon einiges mit dem Rahmen veranstaltet werden.

Alle 57er Ford rollen auf 14 Zoll-Rädern (bislang 15 Zoll). Die Radaufhängung — besonders vorn — wurde überarbeitet. Auch das war notwendig, um die neuen Ford so ungewöhnlich niedrig bauen zu können. Die beiden Fairlane-Reihen sind belastet 142,7 cm hoch! Beide Custom-Reihen 145 cm. Zum Vergleich (gleichfalls belastet): Opel Kapitän 151 cm, Mercedes 220 S 150 cm. Bisher waren alle Ford gleich lang (5,04 m). Nunmehr wird auch in der Länge betont, daß die Fairlanes die „großen Wagen" sind, sie wuchsen auf 5,27 m (beide Custom-Reihen: 5,12 m). Nur in der Breite gibt es keine „Klassenunterschiede", einheitlich: 1,95 m (das sind rund 3 Zentimeter mehr als im Vorjahr).

Wie bisher stehen dem Ford-Kunden drei Getriebe zur Verfügung, das Dreigang-Schaltgetriebe, das Dreigang-Schaltgetriebe mit halbautomatischem Schnellgang und das automatische Fordomatic-Getriebe. Zusammen mit den vier Motoren und den zahlreichen Karosserieformen wird damit dem amerikanischen Automobilisten, der für seinen neuen Wagen zwischen 1900 und 2400 Dollar ausgeben will, eine große Auswahl präsentiert. Den europäischen Leser weist der Preis darauf hin, daß es sich bei diesen starken Fahrzeugen für den amerikanischen Markt um einen low-priced car handelt, um einen Wagen der unteren Preisklasse. Warten wir ab, was General Motors im 57er Chevrolet, dem größten Konkurrenten des Ford, diesem massiven Angebot aus Dearborn entgegensetzen wird.

Vor einigen Tagen, am 11. Oktober, hat auch die Lincoln Division der Ford Motor Company ihre neuen Modelle vorgestellt. Wie in Fachkreisen erwartet, sind die Lincolns des neuen Jahrgangs „Lincolns" geblieben. Neu sind das zweite Hauptscheinwerferpaar, die breiten Fassungen für Positionslichter und Blinker im Grill und die nunmehr straff waagrecht weitergeführten hinteren Radkästen. Lincoln gehört zusammen mit dem Cadillac von GM und dem Chrysler zu den Wagen der oberen Preisklasse (3500—4500 Dollar). Auf dem europäischen Markt ist er — im Gegensatz zum US-Ford — jeweils nur in wenigen Exemplaren vertreten, denn rund 32 000 DM, ganz gleich ob im Stück oder in Raten, sind auch in Zeiten wirtschaftlicher Blüte ein Betrag, über den zwischen Teilhabern oder Vorstandsmitgliedern gesprochen werden muß.

Nick R. Stone



Lincoln Première 1957. Er wurde gegenüber dem Vorjahresmodell weniger stark geändert als die Ford-Typen.

Die rasenden Feuerspritzen

Nicht nur die Bundesrepublikaner hatten in diesem Sommer einigen Grund zu Reklamationen beim himmlischen Wetteramt. Als die 27 Sportwagen der Klassen bis 1100 und bis 1500 ccm zum Lauf um die „Sporting Life Trophy" an den Start rollten, goß es wie aus Eimern. Nun, die Veranstalter des Rennens im Oulton Park waren auf allerlei Scherze vorbereitet, und während die Zuschauer sich fröstelnd fester in ihre Wettermäntel hüllten, wurden an den tiefer liegenden Streckenabschnitten sechs transportable Feuerwehrpumpen angelassen. Sie sollten die Teiche, die sich auf der Piste zu bilden begannen, in die Gräben und Wiesen ableiten. Lange Sprühwasserfahnen hinter sich herziehend, lieferten die 27 Autos sich einen erbitterten Kampf, während die sechs Pumpen ihr Bestes taten, die Parklandschaft davor zu bewahren, zu einer See-Landschaft zu werden. Das seltsame an dieser neuen Art des Wassersports war die Tatsache, daß alle 27 Autos und die sechs Feuerwehrpumpen den gleichen Motor hatten — und damit sind wir bereits mitten in unserer Geschichte.

Sie beginnt im September 1950, als die Motorenfabrik Coventry Climax die Unterlagen für einen Regierungsauftrag erhielt. Er lautete auf Konstruktion einer transportablen Feuerspritze. Diese mußte von zwei Mann zu tragen sein und durfte, voll betriebsfähig, nicht mehr wiegen als rund 160 kg. Harry Mundy, heute technischer Redakteur von „The Autocar", war damals gerade erst von B. R. M. als Konstrukteur zu Coventry Climax gekommen. Er erhielt den Auftrag, den Motor für das Pumpenaggregat zu entwerfen. Wenn damals auch nicht daran gedacht wurde, den Pumpenmotor einmal als Antriebsaggregat von Rennsportwagen zu verwenden, so läßt seine Auslegung doch sofort die Hand eines Mannes erkennen, dessen Metier der Hochleistungsmotor ist.

Auf Grund der angestellten Berechnungen entschied man sich für eine Maschine mit einem Hubraum von rund einem Liter und einer Leistung von etwa 10 PS je 1000 U/min. Da der Konstruktion sehr scharfe Gewichtsgrenzen gesetzt waren, entwarf Mundy einen Leichtmetallblock, der Zylinder und Kurbelgehäuse vereint. Da Coventry Climax von seinen Dieselmotoren her über reiche Erfahrungen mit trockenen Zylinder-Laufbüchsen verfügte, wurde der ursprüngliche Plan, der nasse Büchsen vorsah, entsprechend geändert. Es entstand ein kurzhubig ausgelegter Vierzylinder-Motor mit obenliegender Nockenwelle, von der die in einer Reihe, jedoch um 20 Grad zur Hochachse geneigt angeordneten Ventile direkt betätigt werden.

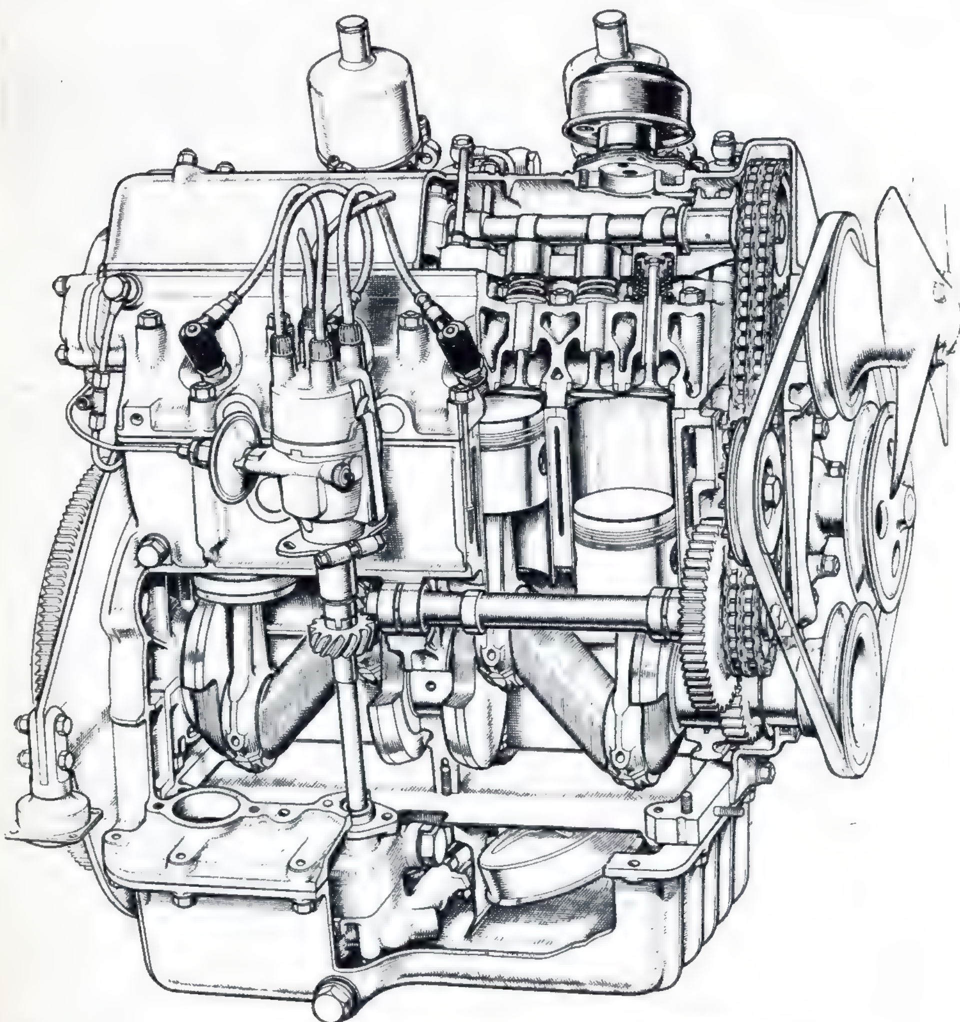
An einem Sonntag Nachmittag im April 1951 schritt Leonard Lee, Direktor der Coventry Climax Werke, sichtlich nervös im Korridor am Eingang zur Versuchsabteilung auf und ab. Sein Kollege von der Technik, Walter Hassan — einst Chefkonstrukteur bei Bentley — und Harry Mundy konnten ihn nicht beim Montieren des kleinen Versuchsmotors auf dem Bremsstand brauchen. Würde alles klappen? Um es kurz zu machen, der nachmalige Typ FWA bestand seine erste Probe mit Auszeichnung und Lee erhielt seinen Regierungsauftrag. Inzwischen sind von dem kleinen Vierzylinder mehr als 10 000 Stück gefertigt worden.

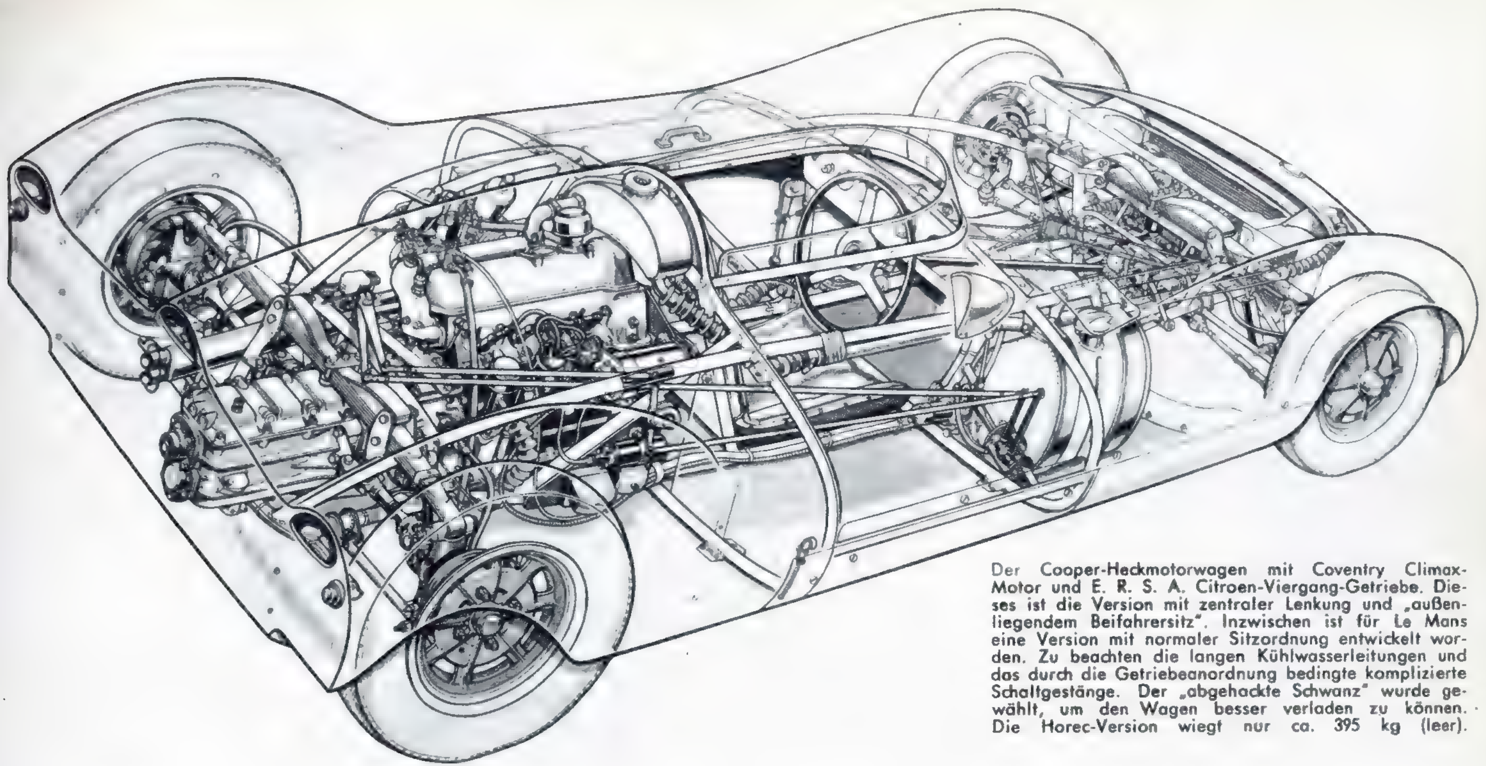
Der zweite Schritt ergab sich eigentlich ganz zufällig — oder sollten Hassan und Mundy ein wenig nachgeholfen haben? Colin Chapman, damals noch ein völlig unbekannter junger Mann, der gerade sein Ingenieurstudium abgeschlossen hatte, entdeckte in einem stillen Winkel der Londoner Automobilausstellung 1953 eine Feuerspritze, deren Motor ihm recht bemerkenswert erschien. Es gelang Chapman, Coventry Climax an der Weiterentwicklung des FWA zu interessieren, den er in einen kleinen Sportwagen einzubauen gedachte, der den Namen Lotus erhalten sollte. Das ursprüngliche Pumpenaggregat besaß einen Hubraum von 1020 ccm und leistete im Dauerbetrieb 34 PS bei 3 500 U/min. Mundy hatte jedoch von Anfang an einen erheblichen Sicherheitskoeffizienten eingebaut, was die Versuche unter Vollast bewiesen, die bis zu einer Dauer von 1800 Stunden ausgedehnt wurden, ohne daß sich die geringste Leistungseinbuße zeigte.

Durch Erweiterung der Bohrung um 2,5 mm wurde der Hubraum auf 1098 ccm gebracht. Eine größere Ölpumpe steigerte den Ölumlauf um 50 %, das Fassungsvermögen der Ölwanne wurde erheblich vergrößert. Härtere Ventilfedern, Doppelvergaser und ein von 7,4 auf 8,8:1 gesteigertes Verdichtungsverhältnis ließen die Leistung nach und nach auf 64 PS bei nunmehr 6000 U/min ansteigen. Bis zu diesem Punkt war der FWA mit einer gegossenen Kurbelwelle ausgerüste. Eine geschmiedete Welle ließ eine weitere Steigerung der Arbeitsdrücke zu, mit dem Erfolg, daß 1954 ein Motor zur Verfügung stand, der bei einem Verdichtungsverhältnis von 9,8:1 mit Ventilator, Lichtmaschine und montierter Kupplung 73—75 PS bei 6 100 U/min hergab. In dieser Form zog der FWA zum erstenmal in den Kampf der Motoren.

Im 24 Stunden-Rennen von Le Mans brachte Alan Rippon in der Klasse bis 1100 ccm einen Kieft-Sportwagen mit Coventry Climax-Motor an den Start. Nach einigen schnellen Runden wurde die Abdichtung des rückwärtigen Kurbelwellenlagers undicht, das Rennen war für Rippon zu Ende. Der Defekt wurde in der Folgezeit durch eine konstruktive Änderung beseitigt, und bereits im gleichen Jahr kamen die ersten sportlichen Erfolge. Sie kamen gleich hageldicht, denn inzwischen war Chapman mit seinem neuen Lotus auf den Plan getreten. Dieses Auto, das mit einem Leistungsgewicht von knapp 5,5 kg/PS als Rennsportwagen konstruiert war, erwies sich sofort als Hecht im Karpfenteich Der Lotus Mark VIII hatte einen leichten Gitter-Rahmen und eine sehr eigenartige Federung: vorn eine sturzverändernde Pendelachse und hinten eine Doppelgelenkachse nach de Dion-Art, jeweils mit Woodhead-Monroe Federbeinen gegen die vier oberen Ecken des Rahmens abgestützt. In diesen Wagen hatte Chapman den inzwischen weiterentwickelten FWA, das Muster Mark II mit einem MG-Getriebe eingebaut. Der Motor glich seinem Vorgänger zwar grundsätzlich, kam durch verbesserte Gasführung in den Ansaugwegen und eine neue Nockenwelle mit vergrößertem Hub nunmehr auf 83 PS bei 6 800 U/min. Das ganze hatte Chapman mit einem Kleid umgeben, das auf Grund von Erfahrungen und Messungen im Windkanal der de Havilland-Flugzeugwerke geschneidert worden war.

Mit diesem Fahrzeug hatte der junge Bastler-Konstrukteur nicht nur im Sport einen durchschlagenden Erfolg: die rege Nachfrage aus dem In- und Ausland, vornehmlich aus den USA, brachte ihn darauf, aus dem Hobby ein. Geschäft zu machen. Inzwischen haben so viele Lotus-Sportwagen das kleine Werk in einem Londoner Vorort verlassen, daß die Voraussetzungen für die Anerkennung des Lotus als Se-





Der Cooper-Heckmotorwagen mit Coventry Climax-Motor und E. R. S. A. Citroen-Viergang-Getriebe. Dieses ist die Version mit zentraler Lenkung und „außenliegendem Beifahrersitz". Inzwischen ist für Le Mans eine Version mit normaler Sitzordnung entwickelt worden. Zu beachten die langen Kühlwasserleitungen und das durch die Getriebeanordnung bedingte komplizierte Schaltgestänge. Der „abgehackte Schwanz" wurde gewählt, um den Wagen besser verladen zu können. Die Horec-Version wiegt nur ca. 395 kg (leer).

rien-Sportwagen erfüllt sind. Auch andere gewerbsmäßige Bastler, wie Vater und Sohn Cooper, die in der Grafschaft Surrey ihre Formel 3 Rennwagen bauen, erkannten frühzeitig die Chance, die ihnen der nur 95 kg schwere Sportmotor bot. Die Coopers gingen allerdings einen anderen Weg als Chapman. Ihrer Tradition gemäß legten sie den kleinen Cooper-Sportwagen als Heckmotorfahrzeug aus, wobei sie das Getriebe-Differential-Aggregat aus Frankreich bezogen, wo die Frima E. R. S. A. in Paris nach ihren Angaben ein Viergang-Getriebe entwarf, das in das serienmäßige Triebwerksgehäuse des Citroën 15 paßte. Ebenso wie der Lotus machte der Cooper-Sport sich bald einen guten Namen. Bis zum Jahresende 1955 setzte Coventry Climax an seine neuen Kunden mehr als 100 Stück des FWA-Motors ab und brachte, ihrem Wunsch entsprechend, in diesem Frühjahr eine 1,5 Liter-Version heraus.

Der FWB gleicht seinem kleinen Bruder bis auf die Kurbelwelle und die Zylinderlaufbüchsen mit größerer Bohrung. Er wird zur Zeit mit einem Verdichtungsverhältnis von 8,6:1 geliefert und leistet rund 100 PS bei 6000 U/min. Einbaufertig mit Vergasern ist der 1,5 Liter-Motor nur 3 kg schwerer als der FWA.

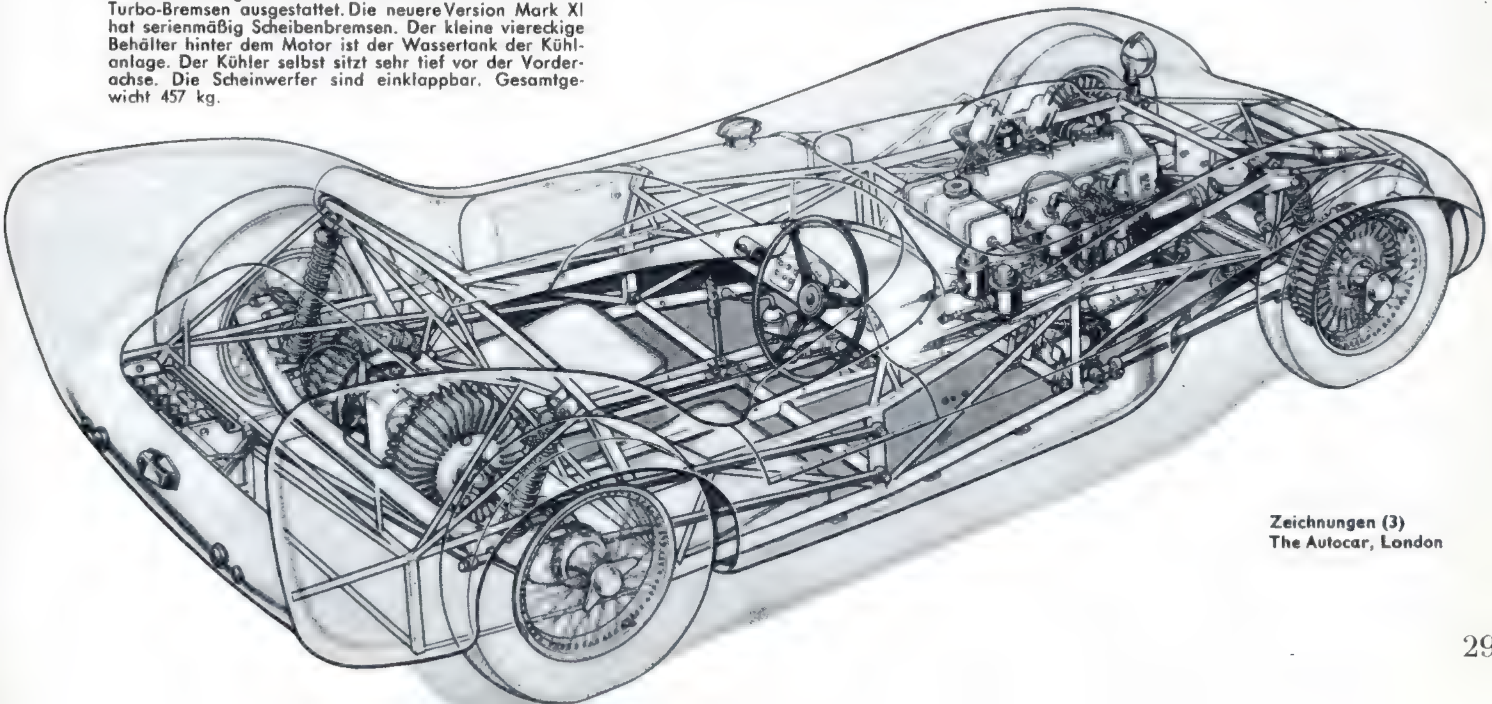
Die Sportwagenmotoren von Coventry Climax können trotz ihrer beachtlichen Leistung durchaus noch als Gebrauchsmotoren angesehen werden. Die angegebenen Leistungen werden durchweg mit Tankstellenbrennstoffen erzielt, und den Besitzern der zahlreichen Lotus und Cooper, die in England meist Samstag für Samstag auf irgendeiner Flugplatz- oder Parkstrecke zu Rundstreckenrennen, Bergprüfungen u. ä. zusammentreffen, würde es nicht im Traum einfallen, auch nur die Zylinderköpfe ihrer Motoren zwischen den Veranstaltungen abzunehmen, um nach Ventilen und Kolben zu sehen. Es mag unwahrscheinlich klingen, aber manch einer dieser Climax-Motoren ist nachweislich während einer ganzen Rennsaison nicht zerlegt worden und ein Lotus-Renntsportwagen, der bereits etliches hinter sich hatte, wurde kürzlich Klassen-Sieger eines Langstrecken-Wettbewerbs, bei dem es um den geringsten Brennstoffverbrauch ging.

Speziell für Amerika, wo es auch im Rennsport eine Klasse bis 1300 ccm gibt, hat Coventry Climax inzwischen durch Kombination von Elementen aus den Baureihen FWA und FWB eine Version geschaffen, die bei einem Hubraum von 1220 ccm eine Leistung von 84 PS bringt.

Die neue Rennformel 2, die nicht aufgeladene Motoren bis zu einem Hubraum von 1,5 Litern zuläßt, stößt in England auf starkes Interesse. Diesem Umstand hat auch Coventry Climax Rechnung getragen und entwickelt zur Zeit einen Hochleistungsmotor mit zwei obenliegenden Nockenwellen. Aus verständlichen Gründen ist man dort mit genauen Angaben über den Typ FPF noch zurückhaltend. Es war lediglich zu erfahren, daß einstweilen eine Serie von 100 Stück aufgelegt wird. Bei dem neuen Typ handelt es sich nicht um eine Weiterentwicklung der FW-Baureihen, sondern um eine völlige Neukonstruktion, die an den 1953 ebenfalls von Harry Mundy als Studienobjekt konstruierten und in wenigen Exemplaren gebauten 2,5 Liter V-Achtzylinder Rennmotor angelehnt ist. Die Dimensionen des FPF betragen Bohrung 76,6 und Hub 71 mm. Mit den ersten Prototypen sind auf dem Bremsstand in Coventry 139 PS erzielt worden.

Olaf von Fersen

Schnittzeichnung des Lotus Mark IX. Diese Version ist mit Turbo-Bremsen ausgestattet. Die neuere Version Mark XI hat serienmäßig Scheibenbremsen. Der kleine viereckige Behälter hinter dem Motor ist der Wassertank der Kühlanlage. Der Kühler selbst sitzt sehr tief vor der Vorderachse. Die Scheinwerfer sind einklappbar. Gesamtgewicht 457 kg.



Zeichnungen (3)
The Autocar, London

Tour de France



Der bekannte englische Rennfahrer Stirling Moss steuerte bei der Tour de France für Automobile einen werksseitig vorbereiteten Mercedes-Benz 300 SL. Auf unserem Bild nimmt er gerade eine Serpentinen-Kurve bei der Auffahrt zum Mont Ventoux. Foto: Junior

Wenn man von der Tour de France spricht, denkt man in erster Linie an jenen radsportlichen Wettbewerb, der alljährlich die Gemüter der Franzosen bis ins letzte Dorf hinein erregt. Die Tour de France für Automobile dagegen galt bisher nur als eine nette Langstrecken-Fahrt ohne besondere internationale Bedeutung, allerdings mit hohen Geldpreisen ausgestattet. Nun, das änderte sich bei der diesjährigen Frankreich-Rundfahrt für Automobile, die über den Rahmen einer durchschnittlichen Langstrecken-Prüfung weit hinaus ging und zu einem interessanten Wettbewerb eigenen Charakters wurde.

Die Franzosen hatten bei der Ausarbeitung des Reglements ihre eigenen Vorstellungen von einer modernen automobilsportlichen Prüfung. Sie kombinierten eine ausgewachsene Langstrekken-Fahrt von 5383 km Länge mit zahlreichen Sonderprüfungen, die in Form reiner Rennen auf den bekanntesten französischen Rundstrekken und Berg-Pisten ausgetragen wurden. Diese Spezial-Tests waren in die Strecke eingestreut und mußten während der Fahrt absolviert werden. Die erste Etappe wurde in Nizza gestartet und führte von der Riviera aus in die Seealpen. Dort fand am Mont-Ventoux auf einer 21,6 km langen Strecke ein Bergrennen mit einer Höhen-Differenz von 1586 m statt.

Die erste Rundstrecken-Prüfung wurde auf der Rundstrecke von Comminges über 5 Runden gleich 55 km gefahren. Anschließend ging es in die Pyrenäen wiederum zu einem Bergrennen über 4,5 km zum Col de Peyresourde. Sicher fiel es einzelnen Teilnehmern gar nicht so leicht, wenn sie nach einem Rennen auf abgesperrter Strecke ihre Fahrt mit einem durchaus zivilen Durchschnitt fortzusetzen hatten, der noch dazu von verschiedenen Kontrollen scharf überwacht wurde.

Die erste Etappe fand mit einem Rundstrecken-Rennen nach der Index-Wertung auf der Sarthe-Piste von Le Mans ihren Abschluß. Mit den 12 Runden, die dort zu fahren waren, hatten die Teilnehmer dann insgesamt 2542 km zurückgelegt. Damit aber nicht genug, denn jetzt kam die zweite Etappe über 2487 km von Le Mans über Rouen—Reims—Aix-les-Bains nach Vichy. Sie war mit Geschwindigkeits-Prüfungen auf den Rennstrecken von Essarts bei Rouen über 52,33 km, Reims—Gueux mit 99,62 km und Forez—St. Etienne über 144 km sowie einem Beschleunigungs-Test über 500 m in Aix-les-Bains ausgestattet. Die Schluß-Etappe nach Montlhèry wurde dann mit einem Rundstrecken-Rennen im dortigen Autodrom beendet. Also eine Tour mit erheblichen körperlichen Anforderungen, aber interessant und gewiß nicht ohne Reiz, da sie eine umfassende automobilsportliche Prüfung darstellte, an der jedermann teilnehmen konnte. Jedermann hatte allerdings bei der diesjährigen Tour de France keine großen Aussichten, einen Platz ganz vorne zu belegen, denn in der Starterliste waren Fahrer wie Moss, Behra, Trintignant, de Portago, Gendebien und Schell zu finden. Alles Leute mit Grand Prix- oder Rennsportwagen-Erfahrung. Sie kannten auch die Mehrzahl der für die Sonderprüfungen ausgesuchten Rennstrecken sehr gut. Naturgemäß standen diesen Spitzen-Leuten entsprechende Fahrzeuge zur Verfügung. Moss/Houel fuhren einen werksseitig vorbereiteten Mercedes-Benz 300 SL, der Marquis de Portago und sein Beifahrer Ed Nelson aus Amerika verfügten über einen Ferrari 250, ebenso Gendebien/Ringoir, während Jean Behra zusammen mit seinem Bruder José auf einem Porsche Carrera startete, und Schell/Vidilles sowie Frère/Scheid Alfa Romeo Giulietta Veloce steuerten, die übrigens recht zahlreich vertreten waren. In der Mehrzahl konkurrierten italienische, französische und deutsche Fahrzeuge. Der Wettbewerb war in zwei Hauptklassen unterteilt, und zwar für serienmäßige Gran Turismo- und Touren-Wagen nach den Vorschriften der CSI und für modifizierte Gran Turismo-Fahrzeuge und Spezial-Serien-Tourenwagen. Neben einer Wertung im Gesamtklassement und in den beiden Klassen, wurde innerhalb der beiden Hauptklassen noch einmal eine Index-Wertung vorgenommen. Außerdem konnten sich die weiblichen Teilnehmer um den Coupe des Dames mit denselben Klassifizierungs-Möglichkeiten bewerben.

An der fahrerischen und maschinellen Besetzung gemessen schien die Tour von Anfang an eine deutsch-italienische Auseinandersetzung zu werden .Moss hatte allerdings schon am Anfang Pech. In der Annahme, vom Werk einen modifizierten Mercedes-Benz 300 SL mit neuer Hinterachse und verschiedenen anderen kleinen Veränderungen zu bekommen, meldete er für die Klasse modifizierte Gran Turismo-Fahrzeuge und serienmäßige Spezial-Tourenwagen. Er war einem Irrtum zum Opfer gefallen, denn bei dem SL, den er erhielt, handelte es sich um ein rein serienmäßiges Fahrzeug mit der üblichen Sport-Ausstattung und einer normalen Hinterachse. Aufgrund seiner Nennung mußte er dann auch mit diesem Wagen in der maschinell nicht mehr für ihn zutreffenden Kategorie starten, was sich bei der Bewertung den serienmäßigen Gran Turismo-Fahrzeugen gegenüber natürlich nachteilig auswirkte.

Von den 103 Equipen, die in Nizza zur diesjährigen Tour de France starteten, sorgten besonders die Franzosen Pollet/Monnoyeur bei den beiden Berg-Rennen für Überraschung. Sowohl am Mont Ventoux als auch am Col de Peyresourde fuhren sie mit 13:37,8 bzw. mit 2:50,6 die beste Zeit und ließen die bekannten Grand Prix-Piloten klar hinter sich, die in beiden Läufen mit Moss auf dem 3. und mit de Portago auf dem 5. Platz landeten. Vorjahressieger Pollet, der sonst für Gordini fährt, erschien erstmals bei der Mille Miglia mit einem 300 SL. Er fuhr damals schon sehr eindrucksvoll.

Beim Rundstrecken-Rennen in Comminges veränderte sich allerdings das Bild stark zu Gunsten von Moss/Houel, die mit 4,8 sec Vorsprung vor de Portago/Nelson und Pollet/Monnoyeur siegten. In der Gesamtwertung führten jedoch weiterhin die Franzosen.

Ein schweres Gewitter in den frühen Morgenstunden des zweiten Tages und Nebel über nahezu 400 km Länge auf der Weiterfahrt nach Le Mans bereiteten den Teilnehmern einige Schwierigkeiten, und mit zunehmender Fahrtleistung wurden auch die körperlichen Anstrengungen immer stärker spürbar, so daß in Le Mans bereits der Ausfall von 28 Equipen zu verzeichnen war.

Vor Beginn der zweiten Etappe über 2487 km nach Vichy wurde auf der Sarthe-Piste eine Geschwindigkeits-Prüfung über 12 Runden durchgeführt, die de Portago mit 55:28,5 vor Pollet mit 56:15,4 gewann. Moss, an dessen SL Zündstörungen auftraten, wurde Dritter. Bei der Weiterfahrt nach Vichy verzichteten weitere 6 Konkurrenten auf den Start, unter ihnen die Gewinner von Lüttich—Rom—Lüttich, Mairesse/Genin auf 300 SL, und Storez/Buchet auf Porsche-Carrera. Beim Rundstrecken-Rennen auf dem Circuit des Essarts war Moss weiterhin durch Zündstörungen gehandicapt und wurde nur Fünfter, während sich de Portago erneut vor Trintignant/Picard auf Ferrari und Pollet als erster placieren konnte. Moss war nicht in der Lage, die Schwierigkeiten mit seinem Motor bis Reims zu beheben und mußte sich bei der Geschwindigkeits-Prüfung auf dem Kurs von Reims/Gueux mit einem 7. Platz zufrieden geben. De Portago siegte hier erneut vor Pollet und Trintignant und rückte damit in der Gesamtwertung an die Spitze.

Nach dem Beschleunigungstest in Aix-les-Bains, bei dem Pollet die beste Zeit erzielte, de Portago aber durch einen Schaltfehler Punkte einbüßte, führte die Strecke über ziemlich schwierige Alpenstraßen, deren schlechter Zustand stark auf den Durchschnitt drückte. Bei der Fahrt zum Glandon-Paß kollidierten Trintignant/Picard mit einem entgegenkommenden Fahrzeug und mußten aufgeben. Zum Glück entstand kein Personenschaden.

Die Geschwindigkeits-Prüfung von Forex—St. Etienne holte sich dann wieder de Portago vor Moss und Pollet. Pollet verlor jedoch kurz vor Vichy durch eine Motorstörung Zeit und mußte am Etappen-Ziel auch endgültig aufgeben. Moss, dessen SL inzwischen wieder auf vollen Touren lief, gewann das über 125 km führende Rennen auf dem Kurs von Montlhèry 52 sec vor de Portago, konnte aber damit den Punktvorsprung des spanischen Marquis nicht mehr aufholen, der die Tour im Gesamtklassement vor Moss/Houel als Sieger beendete und auch in seiner Klasse den ersten Platz belegte. In der Klassenwertung wurden die zuverlässig fahrenden Brüder Behra auf Porsche Carrera Zweite, während Moss auch in seiner Kategorie den ersten Platz den Franzosen Armagnac/Rougier auf DB-Panhard überlassen mußte. In der Gesamtwertung um den Coupe des Dames siegte das belgisch-deutsche Paar Thirion/Polensky auf Porsche Carrera, das auch in seiner Klasse den ersten Platz einnahm.

Die diesjährige Tour de France erwies sich als eine sehr schwierige Prüfung, bei der von 103 gestarteten Fahrzeugen nur 37 das Ziel erreichten. Im Hinblick auf die Teilnahme bekannter Spitzen-Fahrer mit erstklassigem Material waren die fahrerischen Anforderungen besonders bei den Sonder-Prüfungen sehr hoch.

Ergebnisse:

Gesamtklassement: 1. de Portago/Nelson (Span./USA), Ferrari 250; 2. Moss/Houel (Engl./Fr.), Mercedes-Benz 300 SL; 3. Gendebien/Ringoir (Belg./Fr.), Ferrari 250; 4. Cotton/Leclère (Fr.), Mercedes-Benz 300 SL; 5. Behra/Behra (Fr.), Porsche Carrera; 6. Schell/Vidilles (USA/Fr.), Alfa Romeo Giulietta Sprint Veloce. – Klasse Gran Turismo und serienmäßige Tourenwagen: 1. de Portago/Nelson, Ferrari 250; 2. Behra/Behra, Porsche Carrera; 3. Schell/Vidilles, Alfa Romeo Gi.Sp.Vel.; 4. Frère/Scheid, Alfa Romeo Gi.Sp.Vel.; 5. Gendebien/Rinoir, Ferrai 250. — Klasse mod. Gran Turismo und Spezial-Tourenwagen: 1. Armagnac/Rougier, DB-Panhard; 2. Moss/Houel, Mercedes-Benz 300 SL; 3. Picart/Girier, DB-Panhard; 4. Amy/Fredmesch, Alfa Romeo Gi.Sp.Vel.; 5. Honoré/Dutoit, Alfa Romeo Gi.Sp.Vel.

. . . tatsächlich –

ein Kraftstoff

mit Grundsätzen



Unsere Kraftstoffexperten arbeiten nach Grundsätzen, die zu Qualität führen.
Und zwar zu Qualität, die heute wie morgen die Forderungen erfüllt, die an Spitzen-Kraftstoffe gestellt werden müssen.
Qualität ist dabei der ständige Auftraggeber an die Produktion.

Die von Natur aus hochwertigen Shell Kraftstoffe beweisen Qualität - tagaus, tagein - durch vorbildliches, motorisch einwandfreies Verhalten in allen Fahrsituationen.
Als einzige Kraftstoffe enthalten sie zudem den Wirkstoff I.C.A. nach dem Deutschen Bundespatent Nr. 855 480. I.C.A. regelt den Verbrennungsvorgang und steuert die Kraftstoffenergie zu höchster Leistung.

Deshalb sind Shell und Super Shell mit ICA grundsätzlich richtig für alle Benzinmotoren.

man tankt SHELL

Das ist kein Wunder

Es liegt in der Natur dieses Heftes, daß es mit Fahrzeugen vollgepackt ist bis obenhin. Deshalb, so meinen wir, ist es wohl angebracht, des Lesers Blick auf eine andere, ebenfalls erfreuliche Seite des Lebens zu lenken, nämlich auf die schönsten deutschen Damen, die im Laufe des Jahres 1956 als Städteköniginnen proklamiert und gebührend gefeiert wurden.

Wir von NSU überlegten lange, was zu tun sei, um das Herz der jungen Damen höher schlagen zu lassen. Wir gaben jeder Städte-Miss eine Quickly, wobei wir von der Tatsache ausgehen, daß solch eine niedliche Quickly geeignet ist, jede Frau (und natürlich auch jeden Mann) angenehm zu beglücken. Wie man auf den Bildern sieht, strahlen alle Damen vor Freude. Und das ist kein Wunder, wenn man die Zusammenhänge kennt.





MISS GERMANY



MISS AUGSBURG


MISS DORTMUND


MISS GELSENKIRCHEN



MISS GÖTTINGEN


MISS HAMBURG



MISS KIEL


MISS KÖLN



MISS KONSTANZ


MISS NÜRNBERG



MISS OSNABRÜCK



MISS REGENSBURG



MISS STUTTGART



MISS ULM


MISS BIELEFELD


MISS BOCHUM


MISS BONN


MISS BRAUNSCHWEIG

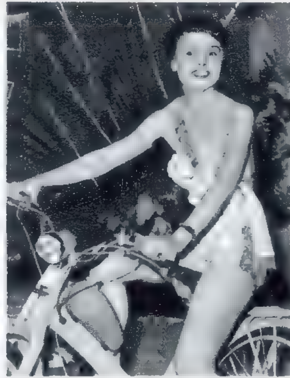


MISS BREMEN



MISS DUISBURG


MISS DÜSSELDORF

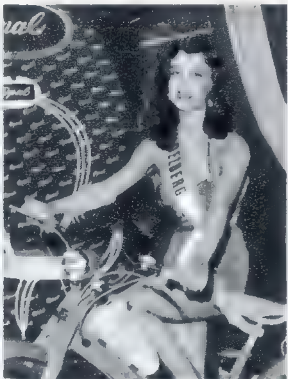

MISS ESSEN



MISS FRANKFURT


MISS FREIBURG


MISS HANNOVER


MISS HEIDELBERG


MISS KAISERSLAUTERN


MISS KARLSRUHE


MISS KASSEL


MISS KREFELD


MISS LÜBECK


MISS MAINZ


MISS MANNHEIM



MISS MÜNCHEN


MISS WIESBADEN



MISS WUPPERTAL

Was den deutschen Städteköniginnen recht ist, ist uns allen billig. In der Tat ist die Quickly mit ihrem Preis von 465 Mark sehr wohlfeil, und es überrascht nicht, daß mehr als 500 000 Menschen sich für die Anschaffung einer guten Quickly entschieden. Sie ist mit weitem Abstand Deutschlands erfolgreichstes Moped. Vielleicht dürfen wir zum Abschluß an Sie die kleine, bescheidene Frage richten, die des Reims wegen vertraulich ist:

Wann startest Du auf NSU?

Runde um Runde

Eine rein skandinavische Angelegenheit war die norwegische Viking-Rallye, die für die Europa-Meisterschaft der Tourenwagen gewertet wird. Die 2200 km lange Rallye führte teilweise über sehr enge, kurvenreiche Straßen und war mit mehreren Sonderprüfungen ausgestattet. Von den 91 Mannschaften, die sich in der Mehrzahl aus Norwegern und Schweden zusammensetzten, erreichten 65 das Ziel. Eine Skoda-Werksmannschaft aus drei Fahrzeugen bestehend wurde disqualifiziert, da die Wagen nicht serienmäßig waren. Gesamtsieger wurden Skogh/Skogh auf Saab vor Carlsson/Helm auf Saab. Die Damen-Wertung gewann die bekannte schwedische Rallye-Spezialistin Grete Molander auf Saab. Ergebnisse: 1. Skogh/Skogh (Schweden), Saab 93; 2. Carlsson/Helm (Schweden), Saab 93; 3. Johansson/Bohm (Schweden), Peugeot; 4. Andersson/Ohlstrom (Schweden), Saab 93; 5. Samsing/Isdahl (Norwegen), DKW.

*

Die begehrte Internationale Trophäe der diesjährigen Sechstage-Fahrt für Motorräder, die bei Garmisch-Partenkirchen stattfand, holte sich die tschechische Mannschaft auf 125 ccm-CZ- und 250 ccm-Jawa-Maschinen vor Italien, England, Schweden und Deutschland. Die Internationale Silbervase fiel an Holland vor Deutschland und der Tschechoslowakei. Auch die Club-Trophy ging an die Tschechoslowakei vor Polen. In der Einzelwertung wurden 121 Fahrer mit der goldenen, 47 mit der silbernen und 34 mit der broncenen Medaille ausgezeichnet. Die erstmals erschienene sowjetrussische Mannschaft fuhr Maschinen, die ziemlich stark westdeutschen Vorbildern nachempfunden waren.

*

Die Rallye Adria, vorletzter Lauf zur Europäischen Tourenwagen-Meisterschaft, die unter teilweise recht schwierigen Verhältnissen in Jugoslawien abrollte, wurde ein Erfolg deutscher Fahrzeuge. Der Gesamtsieg dieser 1650 km-Fahrt mit Start in Opatija fiel an die Deutschen Strähle/Wencher auf Porsche 1300 Super vor Eickelmann (Deutschland) auf DKW und dem Jugoslawen Vucowicz auf DKW. Schock/Moll wurden auf Mercedes-Benz 300 SL Vierte in der Gesamtwertung und erhielten zusammen mit Eickelmann und Graf Westerholt (Porsche) den Mannschaftspreis. Schock/Moll führen bekanntlich vor Strähle/Wencher in der Europa-Meisterschaft.

Ergebnisse: 1. Strähle/Wencher (Deutschland), Porsche; 2. Eickelmann/Karleusa (Deutschland/Jugoslawien), DKW; 3. Vucowicz/Protic (Jugoslawien) DKW; 4. Schock/Moll (Deutschland), Mercedes-Benz 300 SL; 5. Landemann (Tschechoslowakei), Skoda.

*

Auf der Oulton Park-Rennstrecke fand als Abschluß der englischen Rennsaison 1956 ein über 40 Runden führendes Rennen für Formel 2-Wagen statt, für das die englische Zeitung „Daily Herald" neben einem Pokal 1000 Pfund (ca. 11 000 DM) als Siegespreis gestiftet hatte. Einem Feld von 24 Rennsportwagen standen vier echte Formel 2-Rennwagen von Cooper mit 1500 ccm-Coventry-Climax-Motor gegenüber, die von der Cooper-Werksmannschaft Salvadori, Brabham, Brooks und Wharton gesteuert wurden. Die Cooper führten vom Start bis ins Ziel, und zwar mit Salvadori in erster und Brooks in zweiter Position. Brabham, der längere Zeit den zweiten Platz eingenommen hatte, mußte wegen Schwierigkeiten mit der Benzinpumpe mehrmals an die Boxen und fiel schließlich weit zurück. Wharton wurde von Flockhart und Chapman überholt, die beide den Lotus Mark XI fuhren. Salvadori erreichte einen Durchschnitt von 134,9 km/st und siegte 27 sec vor seinem Markengefährten Brooks. Letzterer gewann auf einem Mercedes-Benz 300 SL den bei derselben Veranstaltung ausgetragenen Gran Turismo-Lauf gegen die Konkurrenz von Jaguar und Aston-Martin.

*

Auf der Insel Kuba wird am 24. Februar ein Grand Prix von Kuba für Rennsportwagen über 500 km durchgeführt ... Nach einer Äußerung des Sportkommentators von Radio Moskau will sich die UdSSR im nächsten Jahr an westeuropäischen Automobilsport-Veranstaltungen beteiligen ... Moss und Behra wurden von der Officine Alfieri Maserati offiziell für den Sportwagen-Grand Prix von Venezuela in Caracas gemeldet. Für Gordini starten der Brasilianer Da Ramos und der Venezuelaner Dos Santos. Ferrari will de Portago und Schell entsenden. Der Veranstalter hofft außerdem auf die Teilnahme Fangios, der einen 3,5 Liter Ferrari steuern soll. Der Start Ferraris steht jedoch im Augenblick noch nicht fest ... Die Rallye Iberia, letzter Wertungslauf für die Europäische Tourenwagen-Meisterschaft, findet vom 1. bis 4. November in Spanien und Portugal statt. Startorte sind Madrid, Barcelona, Lissabon, Oporto, San Sebastian und Sevilla. Ziel ist Estoril bei Lissabon. Die Rallye ist mit mehreren Sonderprüfungen und Geheimkontrollen auf der Strecke von Madrid nach Tuy ausgestattet. Die vorgeschriebenen Durchschnitte für die einzelnen Klassen betragen: bis 1300 ccm, 50 km/st, von 1300 bis 2000 ccm, 55 km/st und über 2000 ccm, 62 km/st ... Nicht der Große Preis von Belgien wird 1957 als europäischer Grand Prix ausgetragen, sondern der Grand Prix von England ... Nach einer Änderung des Anhangs C der internationalen Sportgesetze müssen 1957 die Karosserien von Sportwagen eine Sitz-Innenweite von 120 cm aufweisen, ferner wurde eine durchgehende Windschutzscheibe von mindestens 100 cm Breite und 20 cm Höhe vorgeschrieben. Damit wurden die Karosserie-Maße den Vorschriften angeglichen, die erstmals im Reglement von Le Mans 1956 erschienen sind und bekanntlich die FIA mit veranlaßten, Le Mans in diesem Jahr als Wertungslauf für den Coupe des Constructeurs zu streichen ... Bei den Motorrad-Rennen von Kristianstad in Schweden siegte der Deutsche August Hobl auf einer DKW-Dreizylinder in der 350 ccm-Klasse ... Einen neuen internationalen Rekord der Klasse G über die Meile mit stehendem Start stellte der englische Luftwaffen-Offizier Sowrey in Bedford (England) auf. Sowrey erzielte mit seinem Stromlinien-Cooper, der einen 1100 ccm-JAP-Motor mit Kompressor als Antriebs-Aggregat hatte, einen Durchschnitt von 151,05 km/st für die Meile. Er kam dabei am Ende der Meßstrecke auf eine Geschwindigkeit von an die 320 km/st ... Der von dem Amerikaner Johnny Allen am 6. September mit einer 650 ccm Triumph-Zweizylinder Thunderbird auf den Bonneville Salt Flats mit 345 km/st für die fliegende Meile aufgestellte neue absolute Geschwindigkeits-Weltrekord für Motorräder wurde von der FIM anerkannt. Der von Wilhelm Herz Anfang August auf den Flats mit 339 km/st gefahrene Rekord ist damit eingestellt ... Der Engländer Donald Campbell verbesserte mit seinem Düsen-Triebwerk-Boot „Blue Bird" den absoluten Geschwindigkeits-Weltrekord für Motorboote auf 362 km/st ... 16 Deutsche Meisterschaften wurden innerhalb von 7 Jahren mit Porsche-Wagen herausgefahren.

*

Eine Reihe von neuen Formel 2-Rennwagen, und zwar spricht man von 12, hat Amedée Gordini zur Zeit in seiner Pariser Werkstatt in Arbeit. Die Fahrzeuge werden mit dem Vier- oder Sechszylinder-Motor ausgestattet, der schräg zur Längsachse in das Fahrwerk montiert wird, um die Antriebswelle seitlich am Fahrersitz vorbeiführen zu können und so eine tiefere Sitzposition zu ermöglichen. Das Chassis soll eine von Gordini neu entwickelte Radaufhängung haben.

*

Das Dessauer Autobahn-Rennen auf der bekannten Rekordstrecke, auf der Caracciola 1939 mit dem 3 Liter-Mercedes-Benz mehrere Klassen-Rekorde herausfuhr, stand in der Rennsportwagen-Klasse bis 1500 ccm ganz im Zeichen der AWE, die mit fünf Wagen am Start waren. Die Konkurrenz bestand nur aus wenigen Fahrzeugen, darunter zwei Porsche Spyder und ein Maserati. Edgar Barth wurde mit 147,18 km/st Sieger vor seinem Marken-Gefährten Rosenhammer und Binner. Der Westdeutsche Helffrich belegte mit einem Porsche Spyder den vierten Platz.

*

Beim Rundstrecken-Rennen für Rennsportwagen bis 1,5 Liter im Autodromo von Imola siegte Eugenio Castellotti auf Osca vor dem Engländer Bradmann auf Cooper-Climax und Luigi Musso, der ebenfalls einen Osca steuerte. Castellotti benötigte für die 250 km-Distanz 1:46:46,1 gleich 140,98 km/st. Der bekannte Osca-Fahrer Cabianca belegte den vierten Platz. Porsche hatte zwar eine Teilnahme vorgesehen, verzichtete aber dann doch auf den Start.

*

Nachdem das für Oktober geplante Internationale Höhenstraßen-Rennen in Wien aus organisatorischen Gründen abgesagt werden mußte, fand als letzter Wettbewerb der diesjährigen österreichischen Saison ein Berg-Rennen auf der 4,8 km langen Wurzenpaß-Straße statt. Dieses Rennen brachte gleichzeitig die Entscheidung in der Österreichischen Meisterschaft. Tagesschnellster und Erster bei den Sportwagen über 1300 ccm war Vogel auf Porsche-Spyder mit Weber-Vergasern, der einen Durchschnitt von 91,5 km/st erreichte. Vogel wurde damit Meister der Sportwagen-Klasse bis 1600 ccm. An zweiter Stelle kam Blaimschein auf Lancia ein, an den der Titel in der Klasse Sportwagen über 1600 ccm fiel. Bei den Tourenwagen gewann Aigner auf DKW die 1000 ccm-Konkurrenz, während Scholz auf Simca bei den Wagen bis 1300 ccm siegte.

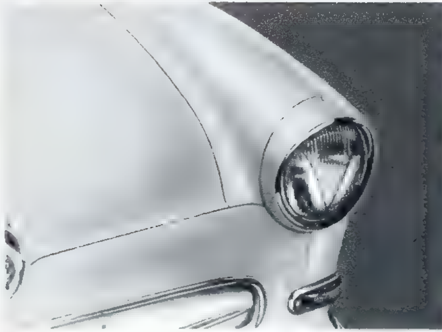
Gümo

Bei der finnischen Rallye der 1000 Seen, die von den Einheimischen Brüdern Kalpala auf DKW-Sonderklasse gewonnen wurde, macht ein Skoda bei der Geschwindigkeitsprüfung einen sensationellen Luftsprung. Der Wettbewerb fand zum größten Teil auf Straßen mit natürlicher Oberfläche statt, ging über eine Distanz von 1800 km und enthielt 21 Sonderprüfungen. Foto: Martimo

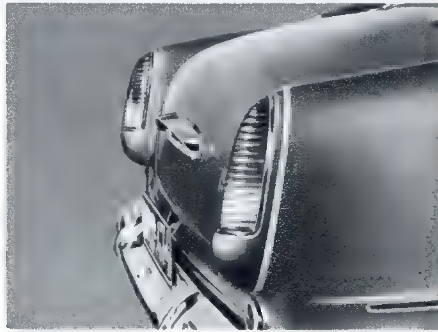


Schönheit -
die Ihrer Sicherheit dient

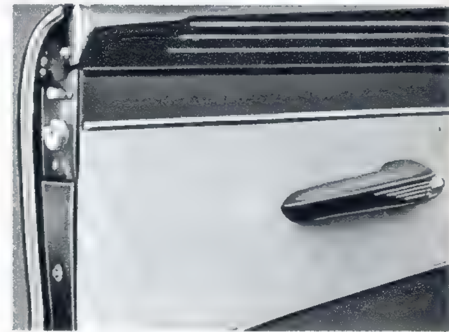
6 P 012



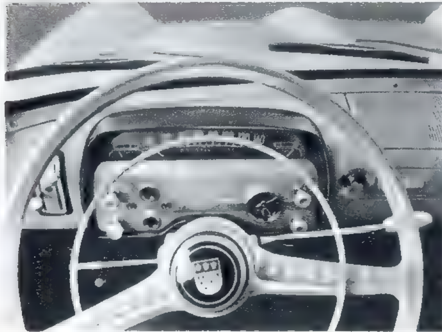
Vorgezogene Scheinwerferblenden betonen die elegante Form des TAUNUS 15 M. Vor allem aber halten sie nach oben gerichtete Streustrahlen ab. Das bedeutet natürlich eine große Erleichterung bei Fahrten im Nebel.



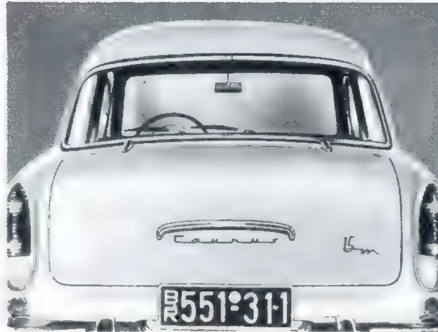
Markante Heckleuchten kombinieren Blink-, Stopp- und Schlußlichter. Diese auffallenden Schlußpunkte des 15 M sind nicht zu übersehen. Sie dienen Ihrer Sicherheit – und der anderer Verkehrsteilnehmer.



Zuverlässige Sicherung der Türen. Die eleganten Türen werden durch einen Sternriegelverschluß doppelt gesichert. Die inneren Türöffner liegen, geschützt gegen zufällige Betätigung, in die Armlehnen eingebettet



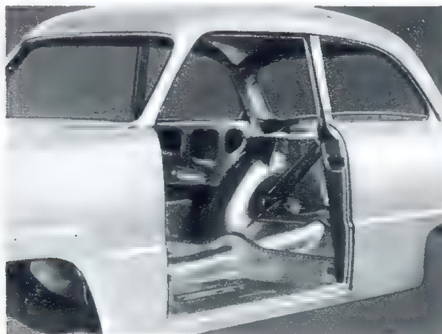
Im Blickfeld des Fahrers konzentriert sind alle Instrumente der schönen Armatur. Klar erkennbar sind die Kontrolleuchten, alle Bedienungsknöpfe liegen griffnah. – Eine Besonderheit ist der Tageskilometerzähler.



Allseitensicht bieten die gewölbte Front- und Heckscheibe, die breiten Seitenfenster. Die günstige Sitzhöhe des Fahrers ergibt einen hervorragenden Sichtwinkel zur Fahrbahn und freie Sicht auf alle vier Kotflügel.



Sicht auch bei Regen und Schnee: Die gleichlaufenden, elektrisch angetriebenen Scheibenwischer halten dieses breite Feld samt der Scheibenmitte frei. Abgestellt liegen sie an der Unterkante der Scheibe.



Doppelt hält besser – und doppelt sind die Wände der TAUNUS 15 M-Karosserie. Ganz aus Stahl in selbsttragender Bauweise hergestellt, umschließt sie die Insassen so sicher wie die Nußschale ihren Kern.



Drei Blinker für jede Fahrtrichtung, durch einen Fingertipp betätigt, geben deutlich – vorn, hinten, seitlich – Ihre Fahrabsicht bekannt. Überdies sind die vorderen Blinker so angeordnet, daß sie auch von der Seite her zu sehen sind. – Nach der Kurve stellen sich die Blinker automatisch wieder ab. Die Blinker an den Mittelstreben können zudem – einzeln geschaltet – als stromsparende Parkleuchten verwendet werden.

Ihrer Sicherheit zuliebe sind im TAUNUS 15 M Ecken und Kanten vermieden . . .
ist das Armaturenbrett vor dem Beifahrer glatt, gewölbt und abgerundet . . .
ist das Zwei-Speichen-Lenkrad elastisch . . . ist die Frontscheibe aus wertvollem Sicherheitsverbundglas.

Mehr – viel mehr zeigt Ihnen eine unverbindliche Probefahrt!

Das Automobil Ihrer Wünsche - gebaut von **FORD**

IN LE MANS

LAGERSCHALEN

als Originalteile eingebaut von 80% der europäischen Automobil- und Lastkraftwagenfabriken



TAUSCHEN SIE IHRE LAGERSCHALEN AUS GEGEN



VERSÄUMEN SIE ES NICHT

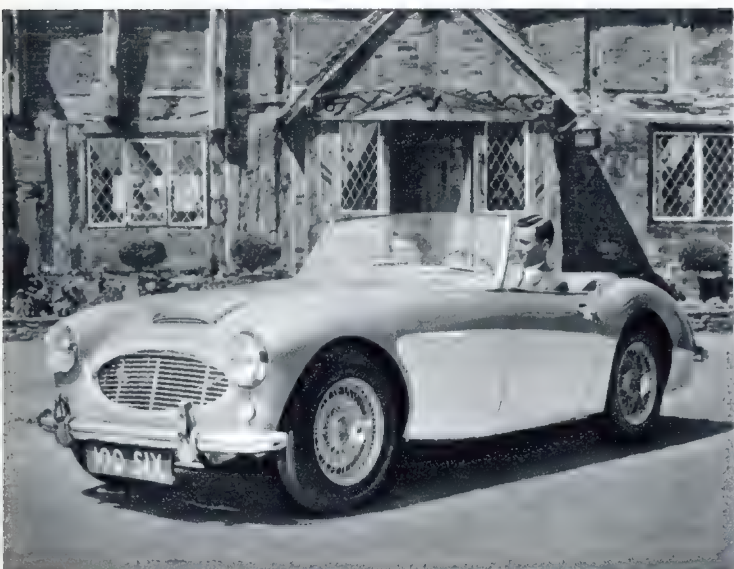
VANDERVELL PRODUCTS (CANADA) LIMITED · QUEEN ELIZABETH HIGHWAY AT 401 KIPLING AVENUE · (HOLLYWOOD POST OFFICE) · TORONTO · CANADA

Vorboten der Londoner Motor-Schau



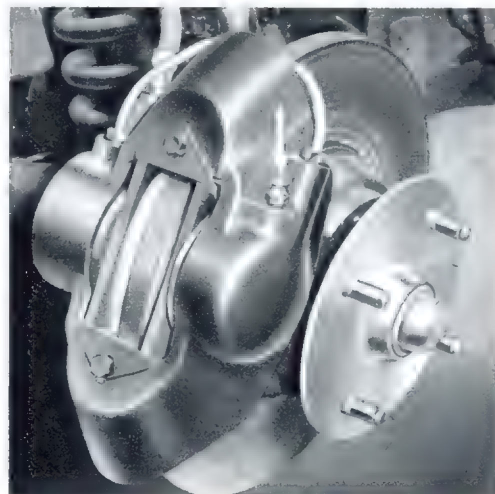
Allard Palm Beach

Zwischen zwei Motoren kann der Käufer des neuen Allard Palm Beach Sportwagens wählen: dem 2,5 Liter Ford-Zodiac und dem Jaguar 3,5 Liter. Während der Allard mit den 90 PS des Ford-Motors noch ein verhältnismäßig zahmes Touren-Sportfahrzeug darstellt, bekommt er mit den 190 PS des Jaguar ein derartiges Temperament, daß man ihn in dieser Ausführung zur ersten Garnitur der Vollblut-Sportwagen zählen können wird. Die Karosserie besteht aus Aluminium.



Austin-Healey 100 Six

Der Austin-Healey, mit dem erst vor kurzem einige neue Geschwindigkeitsrekorde auf den Salt Flats in Utah aufgestellt wurden, erscheint jetzt in einer neuen Ausführung mit Sechszylinder-Motor. Er leistet 102 PS anstelle der 90 PS des bisherigen Vierzylinder-Motors. Eine Verlängerung des Radstandes um ca. 5 cm kam den hinteren Kindersitzen zugute. Die Karosserielinie wurde nicht geändert, aber ein anderer Kühlergrill, ein Lufteinlaß auf der Motorhaube sowie eine neue Aufteilung der zweifarbigen Lackierung unterscheiden ihn äußerlich von der bisherigen Ausführung. Die Innenausstattung wurde verbessert, und außer dem Allwetterverdeck kann ein abnehmbares Coupédach auf Wunsch geliefert werden. Die neue 2,6 Liter-BMC-Sechszylindermaschine gibt ihre Höchstleistung von 102 PS bei 4600 U/min ab. Sie erreicht ihr maximales Drehmoment von 19,5 mkg bereits bei 2400 U/min.



Scheibenbremsen im Triumph TR 3

Der Triumph wurde im Laufe der letzten Jahre einer der erfolgreichsten britischen Sportwagen. In Zukunft wird er serienmäßig und ohne Preisaufschlag für die Vorderräder Scheibenbremsen besitzen. In der hier angewandten Konstruktion, die auf Girling-Patenten beruht, versprechen sie eine besonders gute Kühlung, zumal die Reibkörper nur ein Sechstel der Scheibenfläche bedecken. Die Wärme kann direkt an die Luft abgegeben werden, während sie bei der herkömmlichen Bremse erst den Weg durch die Trommelwandung machen muß. Hierdurch soll jegliches Fading vermieden und auch bei langen Dauerbremsungen der notwendige Pedaldruck konstant bleiben.



Singer-Gazelle



Als Sir William Rootes sich Ende 1955 entschloß, die Singer Company zu kaufen, in der er einstmals seine eigenen Lehrjahre als Ingenieur absolviert hatte, übernahm er mit dem „Hunter" ein 1,5 l-Modell, das äußerlich kaum noch zeitgemäß war. Es verfügte aber über einen ausgezeichneten Motor mit obenliegender Nockenwelle, dem in bezug auf Leistung und Lebensdauer nur Gutes nachgesagt wurde. So konnte er von vornherein auf den goodwill zahlreicher Singer-Besitzer in aller Welt rechnen, die sogar ihre gemeinsamen Interessen in einem „Singer Owners' Club" vereinigt hatten; Leute, die durchaus bereit waren, einen angemessenen Preis für ein Produkt solcher Güte zu zahlen, wie es die Singer-Wagen von jeher waren.

Im Januar dieses Jahres stand bereits fest, daß auf der Londoner Motor Show im Oktober ein neuer Singer stehen würde, und im Juli rollten auch schon die Prototypen über die Straßen. Mit Rücksicht auf die lange Entwicklungszeit, die ein völlig neues Modell bis zur Serienreife erfordern würde, verwendete man weitgehend bereits in Produktion befindliche Aggregate von Singer und aus den Fabriken der Rootes-Gruppe. Das Ergebnis ist die Singer „Gazelle", ein 1,5 l-Vierzylinder mit beachtlichem Temperament und ca. 130 km/st Spitze, die in zwei Ausführungen als 4türige Limousine und als 2türiges Cabriolet geliefert wird. Der Wagen stellt eine Kombination der weiter verbesserten Singer-Maschine mit Fahrwerks- und Karosserie-Elementen des Sunbeam Rapier und des Hillman Minx dar.

Verglichen mit dem Singer-Hunter ist das neue Fahrzeug von bedeutend modernerer Erscheinung. Es wirkt kompakter und bietet eine weit bessere Raumausnutzung. Der Motor leistet nun 52,5 PS gegen bisher 51 (allerdings gab es bisher noch eine 2-Vergaser-Ausführung mit 59 PS). Die Gazelle macht ihrem Namen auch dadurch Ehre, daß sie mit rund 1000 kg Gewicht über 200 kg leichter ist als der Hunter. Das Leistungsgewicht beträgt nun 19,3 kg/PS gegen früher 23,9 kg/PS und 20,7 kg/PS für das 2-Vergaser-Modell. Der Motor zeigt als wesentlichstes Merkmal die durch Kette angetriebene obenliegende Nockenwelle. Er gibt seine Höchstleistung von 52,5 PS bei 4500 U/min ab. Das bereits bei 2000 U/min erreichte maximale Drehmoment von 10,6 mkg bewirkt eine Elastizität, die gegenüber dem bisherigen Modell noch gesteigert wurde. Neu für Singer ist die selbsttragende Karosserie mit den leicht demontierbaren vorderen Achs- und Motoraufhängungs-Elementen. Die Innenausstattung ist eine Mischung aus traditionellen und modernen Geschmacksrichtungen. Das übersichtliche Armaturenbrett ist aus Nußbaum, die Polsterung und die Innenverkleidung aus abwaschbarem Kunststoff. Doppelhorn, Scheibenwascher und zwei Sonnenblenden gehören zur Serienausstattung.

Ich hatte Gelegenheit, den Wagen auf den gebirgigen Straßen der Pyrenäen eingehend zu prüfen. Er zeigte sich in der Leistung, in der Handlichkeit und auch in den Bremsen allen Ansprüchen gewachsen. Die Lenkung untersteuert und hat ein gutes Rückstellvermögen. Auch bei scharfem Kurvenfahren ist kaum Seitenneigung spürbar. Man kann im ganzen sagen, daß alle guten Singer-Eigenschaften bei dem neuen Wagen erhalten geblieben sind.

Gordon Wilkins





Ferrari gewinnt

Sportwagen-Weltmeisterschaft 1956

mit ABARTH-Auspufftopf

PREISE (DM): ABARTH-Anlagen für BMW 501 (166.–), Borgward-Isabella und TS (140.–), Fiat 1100/103 (125.–), 600 (65.–), Ford M 12 (92.–), M 15 (140.–), Mercedes 180, 190 (154.–), 220a, 219 (171.–), Opel-Rekord (133.50), Opel-Kapitän (169.–), VW-Universal (123.–), VW 56 (138.–), VW-Ghia (138.–), Renault 4 CV (64.50) usw.

ABARTH & Co. - Turin - Italien

Auslieferungslager für Deutschland:

Nöldeke KG, Konstanz 11 · Postf. 117 · Tel. 3519



Achten Sie auf den Skorpion, das Markenzeichen für

ORIGINAL-ABARTH-ANLAGEN



Die Weltmeisterschaften 1953 und 1954 wurden ebenfalls mit ABARTH-Auspuffanlagen gewonnen!



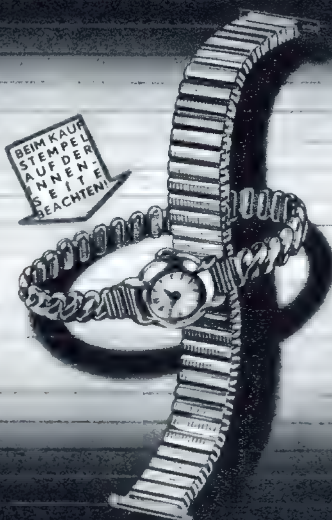
HOCHWERTIGE WERKZEUGE FÜR ALLE BERUFE · VERKAUF DURCH DEN FACHHANDEL



UHRARMBÄNDER

Elastofixo und *Fixoflex*

DEHNBAR · VERSCHLUSSLOS · FÜR JEDEN ARM UND JEDE UHR PASSEND



ERHÄLTLICH IN „GOLDANKER"-WALZGOLD-DOUBLEE, EDELSTAHL UND 14 KARAT GOLD – IN ALLEN FACHGESCHÄFTEN

Abgemacht!



wir treffen uns auf der

3. IFMA

in Frankfurt/M. 21.-28. Oktober 1956

„Aus ärztlicher Sicht"

Gerade der ärztliche Beruf kommt sehr oft mit Fragen und Problemen in Berührung, die ursächlich nichts mit der Medizin zu tun haben. Man findet darum viele Ärzte, die sich mit dem gleichen Nachdruck auf solche Nachbargebiete werfen, mit dem sie ihre medizinischen Überzeugungen vertreten. Hierbei tritt aber immer wieder die Gefahr auf, daß laienhaften Theorien der Mantel wissenschaftlicher Unantastbarkeit umgehängt wird.

Prof. K. H. Bauer, Heidelberg, tritt seit längerem dadurch in Erscheinung, daß er auf Ärztetagen und in der Presse „aus ärztlicher Sicht" sehr beredt zu Verkehrs- und Verkehrsunfallfragen Stellung nimmt. In Anbetracht des allgemeinen Hungers nach populären medizinischen Publikationen wurde es ihm möglich, eine recht umfangreiche rednerische und journalistische Tätigkeit zu entfalten. Prof. Bauers Thesen beruhen auf der Ansicht, daß die Aufhebung der Geschwindigkeitsbegrenzungen 1952 zu einer Steigerung der Unfallzahlen geführt habe, und sie gipfeln in der bei jeder Gelegenheit vorgetragenen Forderung nach einer Geschwindigkeitsbegrenzung auf 40 km/st für alle Fahrzeuge und nach Sturzhelmzwang für Motorradfahrer.

Die Behauptung von der Steigerung der Unfallzahlen nach Aufhebung der Geschwindigkeitsbegrenzung ist inzwischen eindeutig an Hand der amtlichen Statistik widerlegt worden. Wir erinnern nur an unseren Artikel in Heft 13 vom 23. Juni und an die unabhängig davon geführten Untersuchungen, die der ADAC im Juli veröffentlichte. Auch die These, die Geschwindigkeit von 40 km/st stelle eine „physiologische Grenze dar, deren Überschreiten allein schon gefährlich" sei, hat dieser Tage Schiffbruch erlitten. Die Untersuchungen von Staatsanwalt Dr. Lehmann an Hand durchgeführter Unfallprozesse und von Dr. Faber am „lebenden Objekt", nämlich an einer Großzahl von Fahrern, zeigten völlig gegenteilige Ergebnisse. Auch das von Dr. Munsch vor dem Kongreß der ADAC-Verkehrsjuristen am 14. 9. 1956 gehaltene Referat enthielt die gleichen Grundfeststellungen. Was das Tragen von Sturzhelmen betrifft, so schrieb einer der angesehendsten deutschen Sturzhelmfabrikanten am 24. 9. 1956 an den deutschen Normenausschuß: „Die Tatsache, daß in der letzten Zeit eine Reihe von Motorradfahrern mit tödlichen Kopfverletzungen verunglückte, wobei aber der Helm vollkommen unbeschädigt blieb, müßte doch auch den zuständigen Leuten zu denken geben." Wenn ein Mann, dessen Umsatz sich durch das von Prof. Bauer geforderte Sturzhelmgesetz mühelos heben würde, so etwas schreibt, dann geht daraus mindestens hervor, daß es auf diesem Gebiet ernstere Probleme gibt, als die Schaffung eines Gesetzes.

Es wird sich wohl nie erfassen lassen und kann nur vermutet werden, welchen Schaden Prof. Bauer mit seinen Behauptungen und Forderungen anrichtete. Jeder Zuhörer und jeder Leser sagte sich ja wohl zunächst, daß ein Universitätsprofessor nichts behaupten würde, was er nicht ganz klar beweisen kann. In der Tat fand man auch Prof. Bauer insbesondere in den Auslassungen maßgebender Behördenvertreter sehr häufig als Quelle und Gewährsmann angeführt. Wir haben uns in der Diskussion um die sehr umstrittenen Arbeiten von Prof. Bauer bisher sehr zurückgehalten, weil wir ihm den erschreckenden Eindruck zugute hielten, dem er durch seine berufliche Tätigkeit, durch die tägliche Begegnung mit schweren Unfallverletzungen auf dem Operationstisch, unterliegen mußte. Wir verstanden aber schon immer nicht, daß Prof. Bauer präsumtive Forderungen aufstellte, statt nach Ursachen zu fragen, wie es in der Wissenschaft üblich ist.

Ein anderer Unfallchirurg, Prof. Dr. E. Gerfeldt, ging beispielsweise den Dingen auf ganz andere Art nach. Er stellte Untersuchungen über die körperliche Beschaffenheit unfallverletzter Kraftfahrer an und kam zu dem Ergebnis, daß bei 60 % seiner Fälle organische Schäden vorhanden waren, die durchaus zu einer Herabsetzung der Fahrtüchtigkeit geführt haben konnten. Er ging in diesem Fall mit ärztlichen Mitteln an die Probleme heran. Das kann man unter ärztlicher Sicht verstehen; eine Suche nach dem Warum, nach Abhilfe.

Die Wirksamkeit von Prof. Bauer aber halten wir aus zwei Gründen für gefährlich: Einmal begünstigt sie die herrschende Angstpsychose und leistet somit keinerlei positiven Beitrag zur Beherrschung der Verkehrsprobleme. Zum andern ist es gerade die Bauersche Forderung nach Geschwindigkeitsbegrenzungen, die Aspiranten für den Operationstisch liefert. Im „MOTOR-BERICHT" Nr. 4307 spricht W. v. Haxthausen dies in wenigen Worten aus: „Kann Prof. Bauer, Heidelberg, seine Überzeugung vom Wert genereller Geschwindigkeitsbegrenzungen noch aufrechterhalten? Hat er, der Chirurg, die in den Bereich des Internisten gehörenden Feststellungen über die „Herabsetzung der Bereitschaft zur Aufmerksamkeit", die ihm manchen Patienten gebracht haben wird, berücksichtigt?"

Leider ist im Bewußtsein der Öffentlichkeit noch nicht die Erkenntnis verankert, daß nicht jeder fähig ist, sich sachverständig über Verkehrsfragen zu äußern. Es ist bedauerlich, daß das Gewicht, das gerade einer berufenen ärztlichen Stellungnahme beizumessen wäre, durch wissenschaftlich unhaltbare Sentenzen wie die Prof. Bauers in seiner Wirkung beeinträchtigt wird.

Vorschläge zur Neufassung der Verkehrsordnung

1. Jeder Teilnehmer am öffentlichen Straßenverkehr hat sich so zu verhalten, daß die anderen Verkehrsteilnehmer immer gerade noch bremsen können.

2. Das Vorfahrtsrecht ist nur dann zu beachten, wenn derjenige, der auf der Hauptstraße fährt bzw. von rechts kommt, nur durch scharfes Bremsen einen Zusammenstoß mit demjenigen vermeiden kann, der aus der Nebenstraße bzw. von links kommt. In allen anderen Fällen ist die Gewährung des Vortritts verkehrsschädigend.

3. Wer überholt, hat damit zu rechnen, daß derjenige, der überholt wird, sowie derjenige, der entgegenkommt, besonders scharf rechts fährt und im Notfalle anhält, um ein gefahrloses Überholen zu ermöglichen. Von dieser Regel gibt es nur eine Ausnahme: Wenn keine besonderen Gründe vorliegen, soll derjenige, der überholt wird, zur Verlängerung des Überholvorganges so stark wie möglich beschleunigen.

4. Auf der Autobahn gilt, daß Rücksichtnahme auf schneller fahrende, überholende Fahrzeuge beim Ausscheren auf die linke Fahrbahn nur dann zu üben ist, wenn der Fahrtrichtungsanzeiger nicht betätigt wird, oder wenn sich ein Zusammenstoß nicht vermeiden läßt. Wer seine Absicht, zu überholen, anzeigt, hat Anspruch darauf, daß schnellere Fahrzeuge unverzüglich bremsen, um dem Anzeigenden sein Manöver zu gestatten.

5. An Baustellen und anderen Straßenengpässen, besonders in Städten und an Stellen, an denen die Fußgänger die Straßen benützen müssen, um nicht von den Klauen eines Baggers erfaßt zu werden, ist nicht zulässig, die Geschwindigkeit unter 60 km pro Stunde zu vermindern, um den Verlust wertvoller Sekunden der Automobilisten zu verhindern.

6. Wer links abbiegen will, hat sich scharf rechts zu halten, um dann bei der Einfahrt in die Kreuzung den linken Fahrtrichtungsanzeiger zu betätigen und sogleich die Fahrbahn der links vorbeifahrenden Fahrzeuge zu schneiden, zumal wenn es auf diese Weise nicht gelingt, die Reihe der von hinten kommenden Fahrzeuge ganz zum Stehen zu bringen. Dasselbe gilt analog für solche, die rechts abbiegen wollen.

7. Wenn der gesamte Straßenrand durch parkende Fahrzeuge besetzt ist, haben größere Lastwagen zum Entladen mitten auf der Straße zu parken, insbesondere auf den Straßen, in denen eine Straßenbahn fährt und an Stellen, wo bereits auf der anderen Straßenseite ein Lastwagen dieses Gebot beachtet.

8. Motorräder sind in Parklücken immer so aufzustellen, daß sie mindestens Platz für zwei Automobile beanspruchen.

9. Daß Kavaliere beim Abholen ihrer Bräute aus dem Wagen aussteigen und ihre Ankunft durch Benutzung der Hausklingel kundtun, widerspricht dem in der Verfassung verankerten Grundsatz der Gleichberechtigung der Geschlechter. Im Einklang mit diesem Verfassungsgrundsatz steht nur die Methode, dreimal lang zu hupen. Dies gilt insbesondere nachts und in dichtbesiedelten Gebieten.

10. Der Kampf gegen den Verkehrstod verstößt gegen die elementaren Interessen der Menschheit, seitdem erwiesen ist, daß die Übervölkerung die Ursache der größten Probleme unseres Jahrhunderts ist. Zunehmende Motorisierung in Verbindung mit schnelleren Fahrzeugen und sachgerechtem Verhalten im Verkehr könnte dieses Problem überzeugend lösen.

Eine Erhebung dieser Vorschläge zum Gesetz würde lediglich die bestehenden Zustände legalisieren. *Peter Muthesius*

Neuer Dunlop M + S-Reifen



Die Dunlop-Konstrukteure bezeichnen ihren neuen M + S-Reifen als „griffig wie ein Zahnrad". Wer bei jeder Witterung, in jeder Jahreszeit über alle Straßen fahren will, ohne in den nassen und kalten Monaten immer wieder die Reifen zu wechseln: mit diesem Reifen kann er das. Er ist ebenso sicher bei Schnee und Eis, Regen und Matsch wie in der Ebene auf normalem festem Boden. Die eingearbeiteten Feinprofilschnitte greifen auch durch den berüchtigten „Schmierfilm" auf der Straße, der schon so manchem Fahrzeug zum Verhängnis wurde. Die Lücken zwischen den Profilstollen sind so ausgebildet, daß eingedrungener Matsch und Schnee ebenso wie Erdklumpen bei jeder Umdrehung wieder ausgeworfen werden und so die Griffigkeit des Reifens nicht leidet.

Baut enge Straßen!

In Stuttgart streitet man sich seit Jahren um die verkehrstechnische Neugestaltung der völlig vermurksten Innenstadt. Hie König - von - Württemberg - Aera, hie Atomzeitalter! Dort Tradition, da neuer Zeitgeist! Hier Blick nach rückwärts, dort nach vorn! Und ausbaden muß die Fehler unserer Tage die *kommende* Generation, jene Menschen, welchen ein demoliertes Prinzenpalais so wenig bedeutet wie uns Heutigen ein Barbarossa-Denkmal.

Immerhin, Schloß ganz abreißen oder es wieder aufbauen, da kann man sich schon drüber unterhalten, das ist schon ein Gesichtspunkt. Was sich da aber letzthin in der Auseinandersetzung um die Neuordnung des Schloßplatzes — Zentrum der Stadt — abgespielt hat in den Diskussionen, das ist berichtenswert und es sollte in die Annalen der Technik, Abteilung Straßenbau, eingehen. Wir zitieren eine hiesige Tageszeitung:

> Durch die geplanten Eingriffe würde der Schloßplatz „zerschnipfelt", sagte Stadtrat A. Hallmayer als Vorsitzender des Bürgervereins in einer Versammlung. Außerdem würden die Geschäftsleute in der Königstraße geschädigt, weil die künftigen breiten Straßen den Fußgänger vom Überqueren abhielten.

Das also sind die Gesichtspunkte, welche heute die Straßenbauplanungen diktieren! Baut enge Straßen, vermeidet jede Verbreiterung und somit Modernisierung, sonst schädigt ihr die Geschäftswelt — das ist die Losung! Denkt an den ach so armen Ladeninhaber, der doch davon lebt, daß die Leute über die Straße hin- und herrennen: Konkurs wird er machen, weil nun jeder auf der anderen Seite bleiben wird. Frau Generaldirektorin wird auf den Kauf der Nerzstola verzichten, Herr Lehmann die Anschaffung eines neuen Selbstbinders unterlassen, Familie Lublinski an diesem Tage keine Butter aufs Brot schmieren können. Nein nein, da wollen wir die Straßen doch lieber schmal lassen.

Was meckern Sie? Die Summe der Kauflustigen bliebe sich doch immer gleich, ob sie nun links gingen oder rechts; und mancher würde vielleicht links etwas kaufen, was er rechtsgehend gar nicht gesehen hätte? Und Sie meinen, daß im Ernstfall die Leute bestimmt noch die paar Meter zulegen würden, um zu ihrem gewohnten Lieblingsgeschäft zu gelangen? Da sieht man's: Sie verstehen eben nichts von Straßenbaustrategie und noch viel weniger von den Belangen der Geschäftswelt. Zahlen Sie gefälligst Ihre Kraftfahrzeug- und Mineralölsteuern — alles andere geht Sie nichts an! Und die Straßenbreite wird von den Geschäftsinteressen der Anlieger bestimmt. *G. W.*

Die Müdigkeit am Steuer

Der Mensch hat unbestreitbar Großes geschaffen. Er hat gelernt, mit weichen Röntgenstrahlen die Lunge in einzelne Schichten zu zerlegen, Atome zu spalten und daraus Energie zu gewinnen und schließlich auch die Schallmauer zu durchbrechen.

Sonderbarerweise vermag er aber über scheinbar ganz einfach liegende Dinge nichts auszusagen. So ist er über die physiologisch-chemischen Grundlagen der Ermüdungserscheinungen bisher nur auf Vermutungen angewiesen. Nämlich auf die, daß die Müdigkeit irgendwie auf Störungen bei der Rückverwandlung energiereicher Phosphate im Zentralnervensystem beruhen muß.

Im Ablauf des Tagesgeschehens werden Sie schon selbst gemerkt haben, daß zwei Zeitpunkte für Ermüdungserscheinungen geradezu prädestiniert scheinen: die Mittagszeit mit ihrer Verdauungsmüdigkeit und die auf den späten Abend folgenden Stunden, wo das physiologische Schlafbedürfnis die Oberhand gewinnt.

Man weiß, daß es eine ganze Anzahl von Umwelteinflüssen gibt, die erfahrungsgemäß die Müdigkeit am Steuer fördern: die Eintönigkeit der Landschaft und starker Gegenverkehr; Hitze und monotones Motorengeräusch; Regen und ungenügende Belüftung des Fahrgastraumes; Hunger und vorausgegangene geistige Arbeit; Bodendunst und die Daueranspannung der Sinne und Muskeln. Greifen wir aus der Fülle der Ursachen drei heraus: das ruhige Sitzen, die ungenügende Belüftung und die Überhitzung.

Das ruhige Sitzen

Das Steuern eines Kraftfahrzeuges ist im Gegensatz zum Gehen, wo Anspannung und Entspannung im rhythmischen Wechsel aufeinander folgen, eine überwiegend statische Beschäftigung. Da dem Gewebe bei Daueranspannung im Gegensatz zum Gehen die Erholungspause fehlt, bei der die Schlacken der Kohlehydratverbrennung durch das Blut abtransportiert werden können, ist das Stillsitzen mit wachen Sinnen und reaktionsbereiter Muskulatur auf die Dauer so ermüdend.

Durch Gewöhnung und Training läßt sich da vieles ausgleichen. Es wird aber selbst bei guten Fahrern immer noch ein Rest bleiben, der sich eben nicht kompensieren läßt. Im Fahrzeug läßt sich gegen diese physiologisch bedingte Ermüdung nichts tun. Und während der Fahrt schon gar nicht. Die Abhilfe dagegen besteht in anhalten, aussteigen, tiefem Atem und ein paar Schritten in der frischen Luft. Fünf Minuten genügen schon und wirken Wunder.

Die ungenügende Belüftung

Im Gegensatz zu einem Haus aus Stein, dessen Wände bis zu einem gewissen Grade luftdurchlässig sind, besteht der „fahrende Raum" der Kraftfahrzeuge aus Stahl. Und damit alles recht schön dicht ist, sind an den Verbindungsstellen der Preßstücke auch noch Gummiköder dazwischengelegt.

Nun soll man auch an kalten Tagen kein Zugfanatiker sein. Rheumatismus bekommt man nicht gleich von dem kühlen Lüfterl, das wohltuend um die Stirn weht. Die indirekte Belüftung durch die Ausstellscheiben reicht dazu völlig aus; nur müssen Sie die Ausstellscheibe an Ihrer Seite soweit ausspreizen, daß Sie den kühlen Luftzug auch direkt merken. Zwischen wohltuend und unangenehm ist aber nur ein kleiner Schritt; das Optimum liegt genau in der Mitte. Und das herauszufinden dürfte nicht allzuschwer sein.

Die Überhitzung

Die Wagenheizungen werden von Jahr zu Jahr wirksamer. In der Übergangszeit dosiert man unbeabsichtigt oft zu stark und vergißt, rechtzeitig wieder die Warmluftzufuhr zu drosseln. Besonders bei Stadtdurchfahrten hat man alles andere zu beobachten als die zuträgliche Innentemperatur. Bei Langstreckenfahrten gibt es dagegen eigentlich nur ein Mittel: ein Innenthermometer. Und zwar eines, das an die Instrumentenbeleuchtung angeschlossen ist.

Ist man im Wagen warm geworden, so reduziere man nicht die Heizung, bis die Innentemperatur unter 20 Grad sinkt (Optimum + 18° C), sondern lasse die Warmluftklappe ruhig offen und sorge nur für genügend Frischluftzufuhr. Teilweise heruntergekurbelte Fensterscheiben bringen aber nicht so viel wie ein öfterer kurzer Durchzug bei voll heruntergekurbelten Seitenscheiben, wobei das ganze Wageninnere ausgelüftet und die gesamte Innenluft erneuert wird.

Wichtig dabei ist, daß man die Frühsymptome einer beginnenden Ermüdung kennt und rechtzeitig registriert: frösteln trotz ausreichender Innentemperatur, Trockenheit im Munde und Durstgefühl, Gähnen, Lidschwere, Wärmegefühl trotz abgestellter Heizung, Jucken der Augenbindehaut, tanzende Rücklichter auf ebener Fahrbahn vorausfahrender Wagen und das Gefühl, auf einmal schlechter zu kuppeln und zu schalten.

Stellen sich aber schon die Spätzeichen der beginnenden Ermüdung ein (Unvermögen, trotz freier Strecke gleichbleibende Geschwindigkeit beizubehalten, plötzliches Zurücksinken des Kopfes in den Nacken, kurze geistige Abwesenheit trotz offengehaltenen Augen mit nachfolgendem Erschrecken, übermächtiger Wunsch zu schlafen, plötzlicher Schweißausbruch kombiniert mit Herzklopfen bei unverhofften Gefahrenmomenten), dann ist es allerhöchste Zeit, in den nächsten Feldweg zu biegen und eine Pause einzulegen. Ob man dann ein kurzes Nickerchen macht oder aussteigt und ein paar Schritte hin und her geht — das ist an und für sich gleichgültig. Ich selbst ziehe das letztere vor.

Ulrich Sempert

Österreichischer Herbstbrief

Etwas vorschnell ist auch in Österreich mit kalten Nächten und Unwettern der Herbst ins Land gezogen, die Kolonnen der Touristenautos am Brenner, Arlberg und Zirlerberg lösen sich auf, die Ziffern für „Nachsaisonaufenthalt in den Alpentälern" auf den Reiseseiten der süddeutschen Tageszeitungen gehen mit jeder Woche weiter herunter, und die Österreicher, die heuer zum erstenmal in einigen Teilen der befreiten Heimat erkannten, daß auch sie noch mitkonkurrieren können, kommen von ihren Sommerfrischen nach Wien zurück, voll der Neuigkeiten, wie billig es am Neusiedlersee oder Wörthersee sein kann und wie teuer in Salzburg oder Innsbruck. Vergleicht man diese Preise (mancherorts in den entlegenen Tälern nur 4—5 DM pro Tag) mit Frankreich oder Jugoslawien, so muß man immerhin zugeben, daß die Alpenrepublik ein Mekka der Billigkeit ist, womit die neuerlichen Rekorde der Fremdenverkehrsnächtigungen, die verstopften Straßen und die zum Bersten vollen Camps eine Erklärung hätten und damit auch die Tafeln der Bundesbahn „Nimm Urlaub vom Auto, fahr mit der Bahn". (Denn jeder will gerne etwas abbekommen.) Sehr sinnig sind diese Sinnsprüche stets so vor Eisenbahnübergängen aufgestellt, daß man, falls man sie liest und ihnen etwas Aufmerksamkeit schenkt, auch schon in die oft geschlossene Bahnschranke hineinfährt. Damit ist auch der Zwangsurlaub vom Unfallarzt diktiert und die Heimfahrt mit der Bahn.

In den Wiener Salons aber zieht der Gesellschaftsklatsch hohe Wogen. Thema Nr. 1 ist natürlich Ljuba Welitsch und ihre weiße Maus. „Ein Märchen aus dem goldenen Wien von heute" möchte man darüberschreiben, ärgster Filmkitsch und doch pure Wirklichkeit. So trug sich's zu: Die gepriesene Staatsopernsängerin, eine wahre Brünhilde in Format, rutscht aus, nicht auf den Brettern der neuen Oper, sondern kaum hundert Meter weiter entfernt mit ihrem benzinbetriebenen Walkürenwagen auf den regennassen Pflastersteinen. Ein wenig musenbegabter Motorradfahrer verbiegt sich dabei sein Vorderrad, eine musenbegabte baumlange weiße Maus eilt bleistiftzückend herbei. Weil's regnet, lädt die Walküre beide mit weithinschallendem hohem C zu einem „Hellen mit Schlag" ins nächste Espresso. Nach wenigen Minuten — Liebe auf den ersten Blick — schenkt die Opernsängerin dem Musenunbegabten den Rest ihrer Vortagsgage, der sich davon ein paar neue Speichen kaufen kann, dem Musenbegabten, der, gleichermaßen betört von der untadeligen Wagnerstimme und dem Kaffetscherl, seinen Bleistift wieder einsteckt, ihr Herz und eine Freikarte für jede folgende Opernpremière. Welches Auge am Naschmarkt oder in den Salons sollte da noch trocken bleiben! Nicht einmal jenes der Gattin der musenbegabten weißen Maus, die freiwillig in die Scheidung einwilligt und seinen Qualitäten ein ebenso gutes Zeugnis ausstellt wie seine Vorgesetzten. Happy-End in Mittersill mit neugierigen Pressefotografen, die eine Minute später sich auf die Windsorkolonne stürzten. Muß es schon immer eine Fürstenhochzeit sein? Fast hätte ich's vergessen: Die weiße Maus fährt jetzt den Funkstreifenwagen „Dora" und paßt auf, daß der Walkürenwagen nicht wieder ausrutscht. Und die Kollegen schmollen — wahrscheinlich vor Neid, weil nicht an jedem Tag eine große Schauspielerin ausrutscht.

Der Beruf der Wiener Verkehrspolizisten ist über Nacht recht gefährlich geworden. Am letzten Messesonntag, der noch einmal einige Verkehrsstauungen brachte, wie man sie bereits in den Festwochen kennenlernte, trug man innerhalb einer Stunde vier von ihnen mit Kohlenoxydgasvergiftungen von der Opernkreuzung ins Spital. Konferenzen und Enquêten werden abgehalten, jeder Fachmann vom Chemiker bis zum Minister gibt sein Urteil über den „Smog" ab, der Wien plötzlich an die Seite von Los Angeles stelle. Die einen behaupten, es liegt an der Zusammensetzung der Motoren-Abgase, die anderen geben den atmosphärischen Strömungen die Schuld, ich schließe mich jenen an, die den Wiener Verkehr als zu schleppend hinstellen. Wiens Stadtväter haben nämlich viele neue Straßenbahnwagen, aber keine neuen Autobusse eingestellt und gleichzeitig die Tarife erhöht. Man sucht nun einen Prügelknaben, denn von den Wiener Verkehrspolizisten zeigt nur der schlanke Heinrich am Getreidemarkt, wie man die Behendigkeit eines Pariser Flics mit Wiener Charme und tänzerischer Akrobatik kombinieren kann. Er hat jetzt doppelt zu tun, denn viele seiner Bewunderer zwischen 16 und 50 fahren nun dreimal bei ihm vorbei, um seine launigen Bemerkungen besser zu hören.

Nach all dem könnte ich mir einen Kommentar zur neuesten Kraftfahrzeugstatistik wohl ersparen und deren Zunahme in den letzten Monaten. Auf jeden zehnten Österreicher kommt nun schon ein Kraftfahrzeug — wenn er's auch noch nicht bezahlt hat — auf jeden 40. zählt allerdings erst ein Personenwagen und jeder 100. ist Eigenbesitzer eines solchen. Jeder zwanzigste jedoch kann sich ein Moped oder ein Motorrad leisten. Um diesen letzteren entgegenzukommen, hat man die Geschwindigkeitsgrenze für Mopeds von 30 auf 40 km/st hinaufgesetzt.

Während der Südosten zum Schauplatz des kalten Krieges der großen Weltpolitik wird, bahnt sich eine Wirtschaftsoffensive vom Osten in der Donaustadt, dem Schnittpunkt von Ost und West, an. Es ist der Moskwitsch 402, der mehr von sich reden macht als irgendeine Neuerscheinung bisher. Schon ist eine Verkaufsorganisation für den Massenabsatz eingerichtet (man spricht sogar von 26 Niederlagen und Werkstätten), und der Preis fällt mit jedem Tag. Während die Gemäßigten in den ersten Tagen noch von 30 000 Schilling sprachen (5000 DM) — der VW kostet 33 000 — munkelt man jetzt von 22 000. Die zahlreichen „Experten" aus Sowjetrußland, die den Einzug des Neulings begleiten, sollen verläßlichen Quellen gemäß versichert haben: „Wir können den Preis noch beliebig bis auf 18 000 Schilling (3000 DM) senken, wenn es notwendig sein sollte!" Dreitausend DM für 35 PS, 105 km/st und eine viertürige, geräumige Karosse ist nicht viel, wenn er wirklich nur 7 Liter brauchen sollte! *Ernst Wiese*

AUTO-MARKT

Günstige Gelegenheiten!

BEZUGSQUELLEN

(Sofortige Einschaltung, kleine Preise, günstige Rabatte)
Kauf — Verkauf — Zubehör — Ersatzteile

Bei Zuschriften auf
Kennzifferanzeigen
bei Zuschriften auf
Chiffreanzeigen
bei Bewerbungen auf
Stellenangebote
bitten wir stets die jeweiligen

Kennzahlen
wie Chiffre-Nr., Postfach-Nr., Kontroll-Nr.

unbedingt anzugeben!

Dies ist für ordnungsgemäße Bearbeitung Ihres Anliegens wichtig und wertvoll und sollte daher in Ihrem eigenen Interesse nicht vergessen werden!

ALFA ROMEO

Alfa Romeo, Mod. 6 c/2500, Vollcabr. m. all. Schikanen. Bauj. 51. Selten schönes Liebhaberst., 170 km/st Spitze. Barpreis DM 7500.—. Evtl. kl. Wagen in Zahlung. Paul Hartmann, Hannover 11, Postfach 3068. 3853/1345

BMW

BMW R 68, wie neu
Renntank, Sonderzubehör DM 1850.–
Telefon Darmstadt 2492

BMW 327, schwarz, erstklassiger Zustand, vor 7000 km generalüberh., Bereifung neuw. gegen bar DM 2000.— zu verkaufen. Angebote unter 5377 an „das AUTO, MOTOR und SPORT", Stuttgart, Postf. 1042. 3843/1345

BMW-Dixi zu kaufen gesucht. Auch reparaturbedürftig. Angebote unter 5382 an „das AUTO, MOTOR und SPORT", Stuttgart, Postfach 1042. 3851/1345

BMW-Dixi-Sport, knallrot, sehr gut, fahrf., DM 400.— zu verk. W. Krückels, Stuttg., Kronenstr. 47. 3850/1345

BUGATTI

8-Zylinder-Bugatti-Motor mit oder ohne Kompressor, bis 2 Ltr., ab Type 37 a mit Verteiler, Zündkabel, Kupplung und Getriebe, aber einsatzfertig, als Ersatz günstig zu kaufen gesucht. Anfr. u. 5371 an „das AUTO, MOTOR und SPORT", Stuttg., Postfach 1042. 3834/1344
3834/1344

Bugatti, 1500 ccm, 4 Zylinder, Königswellenmaschine, Rennbremsen, Drehzahlmesser, Baujahr 1932, offener 4-Sitzer, 5fach erstklassig bereift, neu lackiert, neu tapeziert, mit Verdeck, 101/100 km, um DM 750.— zu verkaufen. Angeb. unter 5376 an „das AUTO, MOTOR und SPORT", Stuttgart, Postfach 1042. 3842/1345

CITROEN

Immer gute gebrauchte Citroen-Pkw beim Vertreter: Johann Häusler, gegr. 1896, Frankfurt a. M., Mainzer Landstraße 164. 3828/1344

DKW

DKW 3=6 2-Sitzer
Sport-Cabriolet wenig gelaufen
auch an Teilzahler zu verkaufen
Telefon Darmstadt 2492

FIAT

FIAT 1400 Limousine
mit Radio, in gutem Zustand
günstig zu verkaufen
Telefon Darmstadt 2492

Suche für „Fiat 500 C" komplette ABARTH 2-Vergaser-Anlage. Angebote unter 5379 an „das AUTO, MOTOR und SPORT", Stuttgart, Postfach 1042. 3845/1345

Fiat 1100 TV Spyder m. Roadster Verdeck u. aufsetzb. Coupédach, Blaupunkt Köln u. viel. Extras, 17 000 km gel., wie neu, f. DM 9500.— zu verk. Teilfinanzierung mögl. Anfragen Wuppertal-E., Postfach 810. 3848/1345

JAGUAR

Jagdwagen Vierrad-Antrieb in gebrauchsfertigem Zustand kauft Jac. Schwarz, Köln, Alte Wallgasse 37, Tel. 21 44 06. 3840/1344

KARMANN-GHIA

Suche Ghia-Coupé bis DM 4000.— bei DM 2000.— bar, Rest in Mntsr. à DM 250.-. Ang. unt. 5381 an „das AUTO, MOTOR und SPORT", Stuttg., Postfach 1042. 3847/1345

LANCIA

Lancia-General-Vertreter E. Uebel, Automobile, Frankfurt a. M., Günderrodestraße 5, An- und Verkauf, Ersatzteile. 3827/1343

MAICO-CHAMPION

MAICO-CHAMPION 4-Sitzer
Baujahr 1956, 4800 km gelaufen
weit unter Neupreis zu verkaufen
Telefon Darmstadt 2492

MERCEDES

Mercedes 300 SL, Sonderausführung, schwarz mit roter Lederpolsterung, 28 000 km gelaufen, unfallfrei, aus erster Hand, in erstklassiger Verfassung, günstig zu verkaufen. Angebote u. 5385 an „das AUTO, MOTOR und SPORT", Stuttgart, Postfach 1042. 3856/1346

MG

MG, eventuell auch anderen Sportzweisitzer (Cabrio) gegen bar zu kaufen gesucht. Angebote unter 5372 an „das AUTO, MOTOR und SPORT", Stuttgart, Postfach 1042. 3835/1344

PORSCHE

PORSCHE 1300 Super

silbergraues Coupé, neubereift, in hervorragendem Zustand, sehr erfolgreicher Wettbewerbswagen, mit überdurchschnittlicher Leistung durch zwei Doppelvergaser, ca. 75 PS, sofort zu verkaufen. Ernst Weisberg KG., Dahlhausen-Wupper. Telefon Radevormwald 494 u. 495. Fernschreiber 08513783. 3841/1345

Porsche-Cabriolet, 1,3 Ltr., Baujahr 51, neue Maschine, noch nicht eingefahren. Aus Privat für DM 7000.— abzugeben. Anfragen unt. 5367 an „das AUTO, MOTOR und SPORT", Stuttgart, Postfach 1042. 3830/1344

Porsche (S oder normal) ab Bauj. 52/53 gegen wöchentlich ca. DM 130.— **dringendst gesucht.** Angebote unter 5374 an „das AUTO, MOTOR und SPORT", Stuttgart, Postfach 1042. 3837/1344

Porsche SPYDER, Modell 56 mit Webervergasern und 2 Getriebe, kaum gefahren, neuwertig, günstig abzugeben. Angebote unter 5380 an „das AUTO, MOTOR und SPORT", Stuttgart, Postfach 1042. 3846/1345

Porsche 1500 Super bei günstigen Zahlungsbedingungen (evtl. Kaufmiete) gesucht. Anzahlung DM 2000.— bar, monatl. Raten DM 250.—. Angebote unter 5369 an „das AUTO, MOTOR und SPORT", Stuttgart, Postfach 1042. 3832/1344

Porsche Carrera, Fahrgestell 5000 km, Motor 8000 km gelaufen. Sehr schnell, in rennfertigem Zustand mit allem Sonderzubehör günstig zu verkaufen. Angebote erb. unter 5384 an „das AUTO, MOTOR und SPORT", Stuttgart, Postfach 1042. 3855/1346

VW

VD-Kompressor für VW, fabrikneu, m. Anschlußteilen, zu verkaufen. Festpreis DM 250.—. Anfragen unter 5375 an „das AUTO, MOTOR und SPORT", Stuttgart, Postfach 1042. 3839/1344

VERSCHIEDENE

Ich kaufe Unfallwagen (Teil- und Totalschaden) ab Bauj. 53. VW, Ford, Jaguar, Mercedes 170 DS—300 SL, Opel, Borgward, Porsche, Austin-Healey, DKW usw. Hönscheidt, Düsseldorf, Metzkauser Str. 2. 3829/1344

Goliath 700 und 900 und 1 t Pritschenwagen Hochlader, unbenutzt, sehr preisw. auf Kredit abzugeb. Uellekens, Krefeld, Uerdinger Straße 61. 3838/1344

VERSCHIEDENES

Wer verhilft mir, eigene Erfindungen, wie: spezial automatisches Blendschutzgerät, spezial Lampen für Lkw und Anhänger und dergleichen an den Mann zu bringen. Zuschr. unter 5378 an „das AUTO, MOTOR und SPORT", Stuttgart, Postfach 1042. 3844/1345

„Unfallwagen". Kaufe laufend Unfallwagen (Teil- und Totalschaden) ab Baujahr 1952. Angebote unter 5368 an „das AUTO, MOTOR und SPORT", Stuttgart, Postfach 1042. 3831/1344



Wir unterhalten über ganz Mexiko ein verzweigtes Händlernetz und **suchen als Alleinimporteure**

Artikel aus der Automobil-Branche, Kleinmaschinen, Haushaltmaschinen etc.

zum Generalvertrieb über die ganze Republik Mexiko.

Transatlántica Comercial, S. A.
Apartado 21 316
México, D. F., México

Generalvertreter der Lloyd-Motoren-Werke G.m.b.H., Bremen, für die Vereinigten Staaten von Mexiko.



Falls diese Sonderklasse-Brille bei Ihrem Händler nicht erhältlich ist, bitte ich, den Auftrag direkt ans Werk zu richten

Walter Hagen & Co., GmbH.



Kraftfahrzeugimporte

KREFELD
Ostwall 103–105

KUNDENDIENST und ERSATZTEILLÄGER an allen größeren Plätzen

Anatomisch richtig sitzen

durch

1. **Kamei-Schulterstütze**
2. **Kamei-Kreuzbeinstütze**

für alle Wagentypen

KAMEI - Auto - Komfort
Wolfsburg, Lessingstr. 64
Fordern Sie Prospekte!



Interessant



für jeden Freund eines edlen Tropfens ist der kostenlose **Weinatlas** im Taschenformat. Ein Reiseführer durch alle Weinbauländer Europas. Er enthält viel wissenswertes über Wein, wertvolle Anregungen, Rezepte für Bowlen und Mixgetränke und all die herrlichen Auslandsweine, die Brüder Buchner direkt ab Grenzkellerei Ihnen liefern. Schreiben Sie eine Karte an die Grenzkellereien

Brüder Buchner Passau A 11

Vorbereitung zur Fahrlehrerprüfung
in der
FAHRSCHULE AM RING, Nürnberg, Frauentorgraben 43-45, Ruf 2 44 25.
Dauer des Lehrganges: 3 Monate. Ausbildung jeweils samstags.

Großhandlung erbittet Anregungen für kleine Weihnachtsgeschenke. Angebote unter 5373 an „das AUTO, MOTOR und SPORT", Stuttg., Postfach 1042. 3836/1344

Teller- und Kegelräder, Achswellen, komplette Ausgleichgetriebe ab Lager. Hans H. Matz, Flensburg, Telefon 25 22. 3826/1343

20 Jahre Fahrschulpraxis verbürgen beste Fahrlehrerausbildung
Chiffreanfragen unter 4790 an „das AUTO, MOTOR und SPORT", Stuttgart, Postfach 1042. 1590/1236

Bezahlen gute Preise für saubere Exemplare des folgenden Buches: **Die Renngeschichte der Daimler-Benz.** Angebote unter 5370 an „das AUTO, MOTOR und SPORT", Stuttgart, Postfach 1042. 3833/1344

Vom **Versandhandel** direkt an den **Verbraucher**, preisgünstigst, Nachnahme, frei Haus liefern wir
Auto- und Motorrad-Zubehör
Spezialität: Pelerinengaragen, Winterartikel für alle Fahrzeuge. Angebote unverbindlich.
Versandhandel für KFZ-Bedarf K. Hilbertz, Uerdingen/Rh., Postf.

Gesucht komfortable Pullman-Limousine, Chauffeurwagen, Trennscheibe, 2 Notsitze. Angebote erbeten unter 5383 an „das AUTO, MOTOR und SPORT", Stuttgart, Postfach 1042. 3852/1345

Anst. **Miete** a. Teilzhlg.
1 BLUM-Fertighaus, Kassel-Ha. 886

Motorboot zu verkaufen. Tourengleitboot Bauj. 55, ca. 5 m lang, 4 Sitze, Mahagoni, m. Zubeh., ohne Außenbordmotor, Lage Ammersee. J. Hunger, Mannheim, Schopenhauerstraße 17. 3849/1345

STELLENANGEBOTE

OPEL- UND VW-MECHANIKER FÜR SÜDAFRIKA gesucht

Anfangs-Wochenlohn DM 150.— netto, bei Bewährung steigend. Fahrtkosten werden von uns bevorschußt. Bewerbungen nur von erstklassigen Reparatur-Spezialisten mit Lebenslauf, Zeugnissen und Lichtbild per Luftpost an: Carfit (Pty) Ltd.
P. O. Box 10023, Johannisburg 3825/1343

DAS AUSLAND SUCHT:

Vollständige Adressenangabe durch den Verlag; bei Anfrage ausreichendes Auslands-Porto beifügen.

Eingesandte Angebote können nur weitergeleitet werden, wenn diese mit Auslandsporto freigemacht sind.

Über die Bonität der Firmen haben wir keine Erkundigungen eingezogen. Die Weiterleitung erfolgt ohne jede Verantwortlichkeit des Verlages.

A/524. Cambodja. Automobile. Korresp. französisch.
A/525. Irak. Kraftfahrzeug-Ersatzteile. Korr. englisch.
A/526. Neuseeland. Ersatzteile für Kraftfahrzeuge. Korrespondenz englisch.
A/527. Vietnam. Autoersatzteile. Korrespond. englisch.
A/528. Burma. Kraftfahrzeuge, Ersatzteile. Korrespondenz englisch.
A/529. Israel. Garagenwerkzeuge. Korresp. deutsch.
A/530. Italien. Automobilpolituren, Automobil-Poliermittel. Korrespondenz deutsch.
A/531. Niederlande. Autozubehör. Korrespond. deutsch.
A/532. Canada. Garagenwerkzeuge. Korresp. englisch.
A/533. Peru. Personen- und Lastkraftwagenteile sowie Zubehör (Kupplungsbeläge, Wasserpumpen, Teile für Wasserpumpen, Kardan-Gelenke und Einzelteile hierfür, Bremspumpen, Kupplungsteile, Brennstoffpumpen). Korrespondenz englisch.
A/534. Vietnam-Süd. Kraftwagenersatz- und -zubehörteile. Korrespondenz französisch.
A/535. Britisch-Ostafrika-Kenya. Autoersatzteile. Korrespondenz englisch.
A/536. Cuba. Ersatzteile aller Art für amerikanische GMC-Autobusse. Korrespondenz spanisch.
A/537. Thailand. Kleinkraftwagen, Ersatzteile für deutsche Kraftwagen, insbesondere für Mercedes-Benz-Wagen. Korrespondenz englisch.
A/538. Niederlande (für Fernost). Autos. Korrespondenz englisch.
A/539. Österreich. Kraftfahrzeuge, Kraftfahrzeugzubehör. Korrespondenz deutsch.
A/540. Panama. Automobile, Spritzfarben für Automobile, Ersatzteile und Zubehör, die sich für amerikanische Automobile eignen. Korrespondenz englisch.
A/541. Britisch-Ostafrika-Kenya. Kleinkompressoren für Garagenbetriebe. Arbeitsbereich: Kenya, Uganda, Tanganyika, Zanzibar. Korrespondenz englisch.
A/542. Chile. Kleinautomobile (Vierzylinder) Lastkraftwagen, Lieferwagen. Korrespondenz spanisch.
A/543. Chile. Chassis für Anhänger und Halbanhänger, motorisierte Transportkarren. Korrespondenz spanisch.
A/544. Pakistan. Kraftfahrzeugersatzteile und Zubehör. Korrespondenz englisch.
A/545. Südafrikanische Union. Kraftwagenersatzteile und -zubehör. Korrespondenz englisch.

Ecurie Maasland bietet an:

neue FERRARI Mondial 2000 ccm
mit Dionhinterachse
Gld. 20.000

JAGUAR C-type 3500 ccm



mit 3 dopp. Webervergaser in erstklassiger Erhaltung Gld. 10.000. Beide Wagen mit 3 Hinterachsübersetzungen und 4 extra Borani racing-räder.

S. Maasland. L. v. N. O. E. 115. Voorburg/Holland 3854/1346

Ein Segelboot am Dach
ist ein Gewicht,
das selbst ein Herkules
„normal" kaum könnte tragen.
Gar manche tun's —
doch man vergesse nicht,
bei so speziellen Wünschen
vorher anzufragen.



Verlangen Sie Gratisprospekt MS

Herkules Der Gepäckträger auf dem Autodach
HEINRICH ECKEL, MÜNCHEN 19

„Algermanyn"-Kunststoff-

Schläuche, Biesen, Keder, Profile, Abdeck- und Isolier-Bänder, Lackschlauch, Fahrzeug-Leitungen
Cellon für Windschutz-Scheiben
Astralon Winker · Schluß-Lichter
Dichtungen



Sonderheiten von
WREDE & STREHLAU
Fabrik elektrotechn. Isolier- und Kunst-Stoffe
Hannover-Linden, Davenstedter Str. 151, Postf. 86

Die letzte Seite

Wie soll unser Wagen heißen?

Der erste, der in unserm Kreis existierte, war ein Opel. Man denke hierbei nicht an den Komfort und die außerordentlichen Fahreigenschaften eines P 4. So vornehm waren wir damals noch nicht. Immerhin, die Karre lief. Bei Gegenwind mußte man den zweiten Gang nehmen, und wo er stand, hinterließ er eine Pfütze. Er hieß „Die Ente", denn er gehörte einem Zeitungsmann.

Ich besinne mich noch genau auf „Die Ente". Einmal besuchte uns ihr stolzer Besitzer. Meine Mutter erschien etwas später. „Sind Sie per Straßenbahn hier, Herr Doktor?" fragte sie in honigsüßer Heuchelei. „Unten steht nur ein Hanomag." Hanomag war damals gleichbedeutend mit Komißbrot, Kohlenkasten — Sie wissen doch noch. Herr Doktor stürzte ans Fenster, sah seine Ente und erwiderte wütend: „Ich werde Sie wegen übler Nachrede verklagen, gnädige Frau."

Später kaufte er sich einen Ford, den wir „Shakespeare" nannten, — viel Lärm um nichts. Bei Kindern, die man erwartet, liegt der Name schon monatelang vorher fest, jedenfalls einer für männlich, einer für weiblich. Autos muß man kennen, ehe man sie tauft. Hanomags hießen früher stereotyp „Mäxchen", reichlich phantasielos. Der Taunus meines Bruders wurde „Eule" genannt, nachdem er sich am hinteren Ende, mild gesprochen, eine Beule zugezogen hatte. Das ist schon besser. Der DKW eines Studenten, den sich dieser in entsagungsvoller Nachtarbeit aus lauter Schrott zusammenbastelte, leidet trotz aller darauf verwendeten Liebe an chronischer Verspätung. Er hört auf „Isolani": spät kommt ihr, doch ihr kommt. Immer noch besser als „Martin Luther", wie eine landwirtschaftliche Maschine in Afrika getauft wurde, die man über den Sandstreifen der Küste nicht hinaus — und ins Innere hineinbrachte. Sie wehte ein und ist noch jetzt zu besichtigen: „Hier stehe ich, ich kann nicht anders." Nein, dann schon lieber „Eidran": „Und du schaffst es."

Für jeden Wagen findet sich ein bezeichnender Name, wenn man ihn ein bißchen liebevoll beobachtet. „Götz von Berlichingen" finde ich nicht so hübsch. Ich habe da immer die Zwangsvorstellung von einem Leck hinten am Tank. Eine Kollegin von mir fährt einen schwarzen VW, sie ist viel allein unterwegs. Er heißt „meine schwarze Seele". Wäre er ein Messerschmitt, einer jener Schneewittchensärge, so würde sie ihn wahrscheinlich „Seelchen" nennen. Und behaupten, er stammte aus Langenburg. Sehr passend.

Grüne Wagen heißen oft kurz „Frosch". Man kann nur hoffen, daß sie ihrem Namen Ehre machen und gut anspringen. Einen grauen kenne ich, der „Jonas" heißt, in Erinnerung an den Walfisch, der Jonas verschlang und wieder ausspie. Beim Walfisch sehe ich immer den Fahrer etwas mißtrauisch an. Es heißt doch: „Große Klappe, kleine Augen und immer im Tran." Nein, dann lieber „Ludwig". So heißt jeder Wagen eines mir bekannten Arztes. Er will es bis auf den Vierzehnten bringen.

Auch Motorräder kann man benamsen. Unseres hieß „Renate." Wir sprachen es mit Sie an, weil wir ziemlichen Respekt davor hatten. Es war eine BMW 750. Heute sind schon kleinere Maschinen ebenso schnell. Trotzdem würde ich eine 175er nicht „Gustaf" nennen. Man könnte das mißverstehen.

Neulich fuhr ich mit Bekannten in einem VW, der war grün. Ich fragte, wie er hieße. Antwort: „Minna". Da saß ich schon drin. Es war ein bißchen unbehaglich, muß ich sagen.

Manche Namen übertragen sich auch auf den Fahrer. So heißt bei uns ein sehr lieber Familienfreund noch heute „Robert mit dem verstopftem Auspuff". Und abgelegte Flammen pflegt mein Bruder mit „eine frühere Fehlzündung von mir" zu bezeichnen. Aber wir irren ab.

Nicht jeder schwarze Wagen sollte „Mohr" oder „Peter" heißen. Warum nicht „Konrad"? Meiner wird einmal den Namen „Pegasus" tragen. Ich sehe ihn heute schon bocken. Vielleicht aber hat er trotzdem Flügel, wenn es auch bestimmt kein 300 SL sein wird. *Lise Gast*



„Sie müssen mich mißverstanden haben, als ich sagte, daß Sie heute abend mit gesäubertem BH bei mir auf der Wache erscheinen sollen!"



„Fahre bitte links vorbei, Männe. Sicher ist sicher."



„Laß' ihn ruhig vorbei. Bei dem Lärm hinter uns können wir uns doch nicht verstehen!"
(Aus: Hamburger Anzeiger)



das AUTO MOTOR UND SPORT

Verlag: VEREINIGTE MOTOR-VERLAGE GMBH., Stuttgart W, Paulinenstraße 44 (Hansabau), Postfach 1042, Telegrammanschrift: Motorpresse Stuttgart, Telefon 671 40 und 671 49, Fernschreiber: Telex 072/2036. — Herausgeber: Paul Pietsch · Ernst Dietrich-Troeltsch † · A. G. Vogel. — Chefredakteur: H. U. Wieselmann. — Verantwortlich für Österreich: Hans Patleich jun., Wien. — Verantwortlich für den Anzeigenteil: Direktor Georg E. Ernst. — Vertrieb: Albert Manz. — Herstellung und Rotationstiefdruck: Chr. Belser, Stuttgart W, Augustenstraße 11/15. — das AUTO, MOTOR und SPORT erscheint vierzehntäglich sonnabends. Im gleichen Verlag MOTOR-REVUE + EUROPA-MOTOR sowie LAST-AUTO und OMNIBUS und im MOTOR-PRESSE-VERLAG GMBH. das MOTORRAD, ferner ROLLERei und MOBIL sowie der MOTOR-TEST. Höhere Gewalt entbindet den Verlag von der Lieferungspflicht. Ersatzansprüche können in einem solchen Fall nicht anerkannt werden. Alle Rechte vorbehalten. Nachdruck nur mit ausdrücklicher Genehmigung des Verlages und unter voller Quellenangabe. Unverlangte Manuskripte werden nur zurückgesandt, wenn vom Einsender Rückporto beigefügt wurde. Die Tendenzen unserer Mitarbeiter-Beiträge stellen nicht unbedingt die Ansicht der Schriftleitung dar. — Lieferung direkt vom Verlag, durch die Post oder durch den Buch- und Zeitschriftenhandel. — Bezugspreis für Deutschland: vierteljährl. DM 6.75, jährl. DM 27.—; Ausland: DM 33.80 (einschließl. Porto). Kündigung des Abonnements nur von Quartal zu Quartal schriftlich bis 4 Wochen vor Vierteljahresende. Postscheckkonto: Stuttgart 16 137. Bankkonten: Freiburger Gewerbebank; Rhein-Main-Bank AG., Freiburg i. Br.; Rhein-Main-Bank AG., Stuttgart. — Anzeigen-Verwaltung: VEREINIGTE MOTOR-VERLAGE GMBH., Stuttgart W, Postfach 1042. Preise laut Liste Nr. 9. — Gelegenheitsanzeigen (kompreß): Preis DM 1.50, Stellengesuche nur DM 1.— für die 63 mm breite Millimeterzeile oder deren Raum. Chiffregebühr, falls bestellt, DM 1.50. Zwei Anzeigen mit 10%, 3 mit 15%, 6 mit 20% Rabatt.

